

PROMULGO la presente Resolución y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

DADA en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintiséis (26) días del mes de septiembre del año dos mil, años 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

HIPOLITO MEJIA

Dec. No. 827-00 que aprueba y pone en vigor el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita y el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

HIPOLITO MEJIA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 827-00

CONSIDERANDO: Que la República Dominicana, como Estado signatario del Convenio de Aviación Civil firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, está en el deber de garantizar un ambiente de plena seguridad en los aeropuertos de todo el territorio nacional.

CONSIDERANDO: Que, igualmente, la Republica Dominicana, como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es compromisaria de lo establecido en la Norma 3.1.1. del Anexo 17 del convenio precedentemente citado.

CONSIDERANDO: Que la repetida norma consagra la obligatoriedad de cada Estado contratante en el sentido de formular y poner en vigor un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita y un Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

VISTOS los proyectos de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita y de Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil presentados por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA).

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

D E C R E T O:

ARTICULO 1.- Se aprueba y pone en vigor, para fines de estricta aplicación en todo el territorio de la República Dominicana, el siguiente Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita:

I.- OBJETIVOS DEL PROGRAMA.-

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), tiene por objeto, proporcionar la seguridad, regularidad y eficiencia de las actividades de la aviación civil, mediante reglamentos, métodos y procedimientos para contrarrestar los actos de interferencia ilícita. Persigue igualmente mantener la seguridad de las instalaciones aeroportuarias y de las aeronaves, tanto de los explotadores nacionales, así como extranjeros, que se dirijan, procedan o sobrevuelen el espacio aéreo de la República Dominicana.

II.- DEFINICIONES.-

ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA; acto:

- a) de violencia realizado contra personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
- b) de destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- c) de colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio un artefacto o sustancia capaz de destruir la aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- d) de destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- e) de comunicar, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;
- f) de utilizar ilícita e intencionalmente, cualquier artefacto, sustancia o arma;

- g) de ejecutar violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte.
- h) de destruir o causar daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto o perturbe los servicios del aeropuerto, si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeropuerto.

NOTA: La presente enumeración no es limitativa, tiene un carácter meramente enunciativo, por lo tanto, todo hecho que sea considerado como acto de interferencia ilícita, será sancionado de acuerdo con las leyes y reglamentos que rigen el presente Programa.

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

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

AGENTE ACREDITADO. Agente expedidor de carga o de cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad que están aceptados o exigidos por las autoridades competentes respecto a la carga, la encomienda de mensajería y por expreso o el correo.

ALERTA DE BOMBA. Estado de alerta implantado por la autoridad competente para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

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

AREA DE MOVIMIENTO. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la (s) plataforma (s).

ARMAS CORTAS. Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de pequeño calibre (corto alcance).

CESA. Siglas que significan Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, el cual ha sido designado en la República Dominicana para que sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

AVIACION GENERAL. Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares, ni operaciones de transporte aéreo no regulares por remuneración o alquiler.

AVSEC. Siglas en inglés que significa seguridad de aviación (AVIATION SECURITY), de uso internacionalmente aceptado.

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

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

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

CONTENEDOR DE EQUIPAJE. Receptáculo en el que se cargan los equipajes para su transporte a bordo de una aeronave.

CORREO. Despachos de correspondencias y otros objetos que las administraciones postales presentan, con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.

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

CONTROL DE SEGURIDAD. Medio para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

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

EQUIPAJE. Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en las aeronaves mediante convenio con el explotador.

EQUIPAJE DE TRANSFERENCIA ENTRE LINEAS AEREAS. Equipajes de los pasajeros que se transbordan desde la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

EQUIPAJE EXTRAVIADO. Equipaje que inadvertidamente es separado de los pasajeros y de la tripulación a la cual pertenece.

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

EQUIPAJE NO RECLAMADO. Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero reclama.

EQUIPOS DE SEGURIDAD. Dispositivo de carácter especializado que se utiliza individualmente o como parte de un sistema en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en contra de la aviación civil, sus instalaciones y servicios.

ESTADO DE MATRICULA. Estado en el cual está matriculada una aeronave.

EXPLOTADOR. Persona, organismo o empresa que se dedica o pretende dedicarse a la explotación de aeronaves.

INSPECCION. Aplicación de medios técnicos o de otros tipos para detectar armas, explosivos y otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

INSTALACIONES DE DESPACHO FUERA DEL AEROPUERTO. Terminal de transporte de pasajeros o mercancías, en un centro de población urbana en el que existen instalaciones de despacho.

MERCANCIA PELIGROSA. Todo artículo o sustancia que cuando se transporta por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

MIEMBRO DE LA TRIPULACION. Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.

PARTE AERONAUTICA. Area de movimiento de un aeropuerto, de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

PARTE PUBLICA. Area de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos, a la que tiene libre acceso el público no viajero.

PASAJERO EN TRANSITO. Pasajeros que salen de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegaron o en otro vuelo, sin salir a la parte pública de la terminal aérea.

PASAJEROS Y EQUIPAJES DE TRANSFERENCIA. Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

PASARELA DE EMBARQUE. Rampa actuada mecánicamente y ajustable para proporcionar a los pasajeros acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos.

PERSONA NO ADMISIBLE. Persona a quien le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

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

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

PROGRAMA DE SEGURIDAD. Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional, contra los actos de interferencia ilícita.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE. Area designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

PUESTO DE PRESENTACION. Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación de pasajes y documentos, antes de abordar una aeronave.

PUNTO VULNERABLE. Todas las instalaciones en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.

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

ZONA ESTERIL. Espacio que media entre el puesto de inspección y las aeronaves, cuyo acceso está estrictamente controlado.

ZONA SIN RESTRICCIONES. Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

III. LEGISLACION.-

A) LEGISLACION NACIONAL.

- 1) El Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil de la República Dominicana, tiene fuerza legal en virtud de los Decretos Nos. 272-89, de fecha 28 de julio de 1989, según Artículo 2, Acápito a), y el 28-97, de fecha 22 de enero de 1997.
- 2) Las leyes complementarias aplicables a este Programa son la: No.106, de fecha 17 de enero de 1966; No.505 de fecha 10 de noviembre de 1969; No.8 de fecha 17 de noviembre 1978, y las infracciones previstas en el Código

Penal Dominicano y leyes complementarias.

B) CONVENIOS INTERNACIONALES.

1. La República Dominicana, es parte signataria de los convenios de:

1^{ro}. Chicago, que trata sobre Aviación Civil Internacional, firmado el 7 de diciembre de 1944;

2^{do}. Tokio, que trata sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Japón el 14 de septiembre de 1963;

3^{ro}. La Haya, que trata sobre la represión de apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado el 16 de diciembre de 1970 y

4^{to}. Montreal, que trata sobre la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, suscrito el 23 de septiembre 1971.

5^{to}. Montreal, que trata la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1^{ro}. de marzo de 1991.

6^{to} . Protocolo de Montreal para la represión de actos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal en el mes de mayo de 1995.

2. Los términos y disposiciones de estos convenios que tienen fuerza legal en la República Dominicana son aquellos que han sido firmados y ratificados por el Congreso Nacional en virtud de la:

a) Resolución No.964, (Gaceta Oficial No.6331, de fecha 23 de septiembre de 1945), que aprueba el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

b) Resolución No. 15 de fecha 9 de septiembre de 1970, del Congreso Nacional, que aprueba el Convenio sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio, Japón el 14 de septiembre de 1963.

c) Resolución No.503, de fecha 3 de mayo de 1973, que aprueba el Convenio para la Represión de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya, Holanda, el 16 de diciembre de 1970, Gaceta Oficial No. 9300 del 12 de mayo de 1973.

d) Resolución No.408, de fecha 15 de octubre de 1972 (Gaceta Oficial No.9281 de fecha 15 de noviembre de 1972), que aprueba el Convenio para Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

IV. ASIGNACION DE RESPONSABILIDAD.-

AUTORIDAD COMPETENTE DESIGNADA PARA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL.

A.- CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Las atribuciones de la autoridad competente, en seguridad de la aviación civil, son las siguientes:

- 1) Elaborar, aplicar y mantener el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, proporcionando un nivel normalizado de seguridad para los vuelos internacionales en condiciones ordinarias de operación, y que pueda elevarse rápidamente en caso de que aumenten las amenazas.
- 2) Es responsabilidad del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, coordinar con la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Departamento Aeroportuario, así como los administradores de los diferentes aeropuertos, la implementación de los sistemas de seguridad que se emplearán en dicho aeropuertos.
- 3) El nombramiento del personal de seguridad de los aeropuertos, será realizado por el Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, previa recomendación del Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
- 4) Imponer las multas a los violadores de los reglamentos, relativos a seguridad de la aviación civil y hacer los sometimientos ante las autoridades judiciales correspondientes de las personas que incurran en delitos, en contra de la aviación civil.
- 5) Tiene la responsabilidad de establecer, producir, promulgar y examinar periódicamente el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, a fin de asegurar que se ajusta a las obligaciones del país y que es coherente a los lineamientos generales de la política nacional relativa a la seguridad de la aviación civil.
- 6) Definir y asignar tareas según las directrices de la política gubernamental para la aplicación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, entre las dependencias del Estado, las administraciones de aeropuertos, los

explotadores y otras partes interesadas.

- 7) Disponer y establecer las normas necesarias que deberá aplicar el organismo al que se le ha encomendado las tareas de seguridad de la aviación, previstas en el programa.
- 8) Analizar constantemente el nivel de amenaza a la aviación civil y hacer que las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de seguridad y otros organismos que contribuyen al Programa, tomen las medidas suficientes para contrarrestar eficazmente el nivel de amenaza percibido.
- 9) Promover la protección de la aviación por medio de la seguridad, inspeccionando y vigilando el cumplimiento de las normas de seguridad y los procedimientos de operación por parte de los aeropuertos, las líneas aéreas y los proveedores de servicios de seguridad.
- 10) Recibir, compilar, analizar y distribuir información sobre las amenazas, los incidentes, el número y los tipos de armas abandonadas que se hallan encontrado dentro de los límites del aeropuerto, así como medidas de protección concebidas en función de los sucesos, y constituir un centro de referencias técnicas e información, para uso de la autoridad de la aviación civil, las administraciones de aeropuertos, los explotadores y los servicios de seguridad.
- 11) Fomentar y promover buenas relaciones de trabajo, la cooperación, el intercambio de información y experiencia entre los diferentes departamentos, particularmente con los que convergen en la seguridad y con los que se tengan relaciones importantes de transporte aéreo. Debe mantenerse el mismo tipo de relación con la OACI y con los organismos y asociaciones internacionales interesados.
- 12) Examinar y asegurar la idoneidad de los programas de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores, así como supervisar su ejecución para comprobar que continúan siendo eficaces.
- 13) Examinar y mantener en revisión constante, la aplicación de los programas de seguridad de las administraciones de aeropuertos y las instrucciones de seguridad de los explotadores, a fin de asegurarse de que las enmiendas necesarias se incorporan con prontitud.
- 14) Mejorar la seguridad de la aviación por medio de la preparación y difusión de prácticas administrativas y técnicas modernas, promoviendo su uso por los servicios de seguridad, administraciones de aeropuertos y explotadores.
- 15) Estar a disposición de las administraciones, proyectistas y arquitectos de los

aeropuertos como órgano consultor, respecto a la incorporación de elementos de seguridad en los planes y diseños de instalaciones y servicios de aeropuerto nuevo, o en la modificación de los existentes.

- 16) Asegurar que el Programa Nacional de la Aviación Civil de la República Dominicana, esté actualizado, sea eficaz y reevaluado siempre que las circunstancias lo requieran.
- 17) Formular normas y recomendaciones respecto a las especificaciones, a la metodología, evaluación del equipo, sistemas de seguridad al diseño del aeropuerto, para que éste se adapte a los requisitos en materia de seguridad. Mantenerse informado de los últimos adelantos, modos operacionales, despliegue de personal, sistemas y dispositivos de seguridad necesarios para el mantenimiento de un programa nacional de seguridad de la aviación civil adecuado.
- 18) Coordinar medidas y procedimientos de seguridad con las oficinas apropiadas, para asegurarse de que el trabajo de la dependencia de seguridad progrese sin tropiezos y con eficacia.
- 19) Nombrar las autoridades competentes que tengan responsabilidad general para la elaboración, coordinación y aplicación de las disposiciones del plan nacional de seguridad de la aviación civil.
- 20) Previene los actos que atenten contra la seguridad de las instalaciones de la aviación civil.
- 21) Responde y controla actos de secuestro, sabotaje, amenaza de bomba, ataques en tierra, en instalaciones aeroportuarias, entre otras amenazas.
- 22) Será responsable del control de acceso a las áreas restringidas.
- 23) Será responsable de la inspección y revisión de los pasajeros, tripulantes, sus respectivos equipajes y de todas las personas que crucen el punto de inspección.
- 24) Cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos y órdenes en las terminales aéreas.
- 25) Elabora, aplica y mantiene el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil en la República Dominicana.
- 26) Define y asigna tareas para poner en práctica los diversos aspectos del Programa Nacional de la Seguridad de Aviación Civil.
- 27) Establece los medios para coordinar las actividades del Programa Nacional

de Seguridad de la Aviación Civil entre los diferentes organismos del país interesados o responsables de los diversos aspectos de dicho programa.

- 28) Pone a disposición de las administraciones de aeropuertos y líneas aéreas que prestan servicios en territorio nacional una versión escrita de las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- 29) Examina y mantiene la eficacia del Programa Nacional de Seguridad, incluyendo la revaluación de las medidas y procedimientos de seguridad después de un acto de interferencia ilícita y la adopción de las medidas necesarias para corregir los puntos débiles, a fin de impedir que vuelva a ocurrir.
- 30) Examina y aprueba los programas de seguridad de explotadores de las líneas aéreas y de aeropuertos internacionales.
- 31) Se asegura que en los aeropuertos internacionales, los servicios de seguridad de aeropuerto se proporcionen con las instrucciones y servicios de apoyo necesarios, inclusive locales, equipos de telecomunicaciones, equipos de seguridad apropiados, instalaciones y servicios de instrucción
- 32) Elabora y revisa, cuando corresponda dentro de la estructura gubernamental, las políticas nacionales generales relativas a la seguridad de la aviación civil.
- 33) Elabora y promulga reglamentos nacionales generales, relativos a la seguridad de la aviación civil.
- 34) Debe asegurarse de que los requisitos relativos a la arquitectura e infraestructura necesarios para la aplicación óptima de las medidas de seguridad internacionales, se integren en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y en las modificaciones a las existentes en los aeropuertos internacionales del país.
- 35) Elabora e implementa un programa nacional de instrucción en materia de seguridad de la aviación y coordina la elaboración de los programas de instrucción en seguridad de la aviación por los respectivos aeropuertos, para ser aprobados.
- 36) En circunstancias extraordinarias, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria asumirá el control efectivo de todas las instalaciones de los aeropuertos del país, debiendo todos los demás organismos acatar y cooperar con las medidas de protección y seguridad que sean tomadas.
- 37) Es responsabilidad básica del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria: preparar y publicar reglamentos nacionales generales que

establezcan y prescriban el Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

- 38) Los supervisores y coordinadores generales de los servicios de seguridad militar y policial de los aeropuertos internacionales del país, confeccionarán y mantendrán al día sus respectivos programas de seguridad de aeropuerto, de acuerdo al Apéndice 7, del Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973), debiendo incluir, el Plan de Implementación, Plan de Contingencia y Plan de Emergencia.

A efectos de cumplir con estas atribuciones, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) tendrá que:

- a) informar después de cada evaluación, inspección o investigación de la manera prescrita en los formularios oficiales.
- b) someter a la atención de las administraciones de los aeropuertos, de las autoridades encargadas de las funciones de policía, de correos y de otro tipo, así como de los explotadores y demás organizaciones que desarrollen sus actividades en los aeropuertos, los defectos y puntos débiles de las medidas de seguridad, y recomendar procedimientos para corregirlos.
- c) notificar la existencia de deficiencias graves, para que se tomen las medidas apropiadas.
- d) examinar y mantener en revisión constante los manuales de seguridad de las administraciones de los aeropuertos y las instrucciones de seguridad de los explotadores, a fin de asegurarse de que las enmiendas necesarias se incorporan con prontitud.
- e) reunir y correlacionar informes de incidentes e informes sobre las operaciones, objeto de estudio, incluyendo el número y los tipos de armas abandonadas que se hubieren encontrado dentro de los límites del aeropuerto.
- f) reunir, correlacionar y asesorar a las administraciones de los aeropuertos y los explotadores sobre el uso más eficaz que pueda hacerse del personal, los métodos, los procedimientos, los sistemas y dispositivos de seguridad.

B.- DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

- 1). Como organismo técnico, tiene a su cargo la vigilancia del cumplimiento de las leyes, reglamentos y la dirección técnica, de los servicios destinados a la ayuda de la navegación aérea de todos los aeropuertos, así como proporcionar los servicios de tránsito aéreo, cuando ocurran actos de

interferencia ilícita en coordinación con el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.

C.- DIRECCIONES DE ADUANA Y MIGRACION.

1). Las autoridades de aduana y migración destacadas en los aeropuertos y aeródromos, en coordinación con los organismos de seguridad del Estado, serán responsables de hacer cumplir las leyes nacionales, sobre seguridad de la aviación, que en sus respectivas áreas les fueren asignadas y en ningún momento interferirán en el ejercicio de las labores del personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria. Debiendo mantenerse una efectiva comunicación, coordinación y colaboración con todos los organismos que convergen en la aviación civil internacional.

D.- ADMINISTRACION DE AEROPUERTOS.

- 1) La administración, operación y funcionamiento de los aeropuertos comerciales, es responsabilidad de la Comisión Aeroportuaria, a través de la Dirección Ejecutiva del Departamento Aeroportuario, como órgano permanente.
- 2) Los administradores de los aeropuertos deben establecer el Centro de Operaciones de Emergencia (COE), para la aplicación de los planes de contingencia y/o emergencia, cuando el caso lo amerite de acuerdo al Apéndice 16, del Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita.
- 3) Los administradores de los aeropuertos son responsables de la eficiencia operativa de cada terminal aeroportuaria.
- 4) Los administradores de aeropuertos se cerciorarán de que esté confeccionado y actualizado, el programa de seguridad de sus respectivas terminales, el cual debe incluir Plan de Implementación, Plan de Contingencia y Plan de Emergencia, debiendo tenerlo a su disposición.
- 5) La Dirección Ejecutiva del Departamento Aeroportuario, velará porque las administraciones de los aeropuertos aseguren la regularidad, fluidez y seguridad en sentido general de las operaciones en cada aeropuerto.
- 6) El Departamento Aeroportuario solicitará que el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria haga las recomendaciones relativas en los aspectos de seguridad, cuando se construyan nuevas instalaciones aeroportuarias o modificaciones a las existentes.
- 7) En los programas de seguridad de los aeropuertos debe estar claramente identificado el lugar del puesto aislado de estacionamiento de aeronave.

- 8) Cada terminal aeroportuaria debe poseer los planos actualizados de sus edificaciones.

E.- ARRENDATARIOS DE AEROPUERTO.

- 1) Cada arrendatario de aeropuerto cuya concesión o instalaciones formen parte de la línea entre la parte pública y la aeronáutica, o a través de las cuales sea posible acceder a la parte aeronáutica desde la parte pública, será responsable del control del acceso por sus instalaciones, en cumplimiento con las disposiciones y requisitos incluidos en el correspondiente Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- 2) Todos los arrendatarios de aeropuerto deben elaborar su Programa de Seguridad en idioma español, a la vez designarán un coordinador de seguridad, debiendo éste solicitar la aprobación de dicho programa al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
- 3) Para los fines del presente Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la República Dominicana se considerarán arrendatarios de aeropuerto, las personas o empresas a las que la administración de un aeropuerto ha otorgado un permiso para desarrollar sus actividades comerciales.

F.- EXPLOTADORES DE LINEAS AEREAS.

- 1) Los explotadores de líneas aéreas que proporcionan servicios de vuelos internacionales desde República Dominicana deben depositar un Programa de Seguridad de la Aviación acorde con el Programa Nacional AVSEC. Estos deberán someter un ejemplar del referido programa, en el idioma español, al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) para su revisión y aprobación.
- 2) El programa de los explotadores debe indicar los métodos y procedimientos que seguirán para proteger a los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra, las aeronaves y las instalaciones de servicios contra actos de interferencia ilícita.
- 3) Todo explotador de línea aérea debe designar un encargado de seguridad para la aplicación y coordinación de su programa de seguridad, con el Supervisor y Coordinador de Seguridad del CESA, en el aeropuerto correspondiente.
- 4) Cada programa de seguridad de los explotadores de líneas aéreas que operan

en la República Dominicana incluirán:

- a) los objetivos del programa y las responsabilidades de asegurar su aplicación.
 - b) la organización de las funciones y responsabilidades de seguridad del explotador.
- 5) Medidas de seguridad concretas que incluyan:
- a) inspecciones de seguridad de la aeronave previas al vuelo.
 - b) procedimientos para asegurarse de que los pasajeros que desembarcan en la escala de tránsito, no dejen nada a bordo.
 - c) procedimientos a utilizar para cumplir con la Norma 4.3.1, del Anexo 17, sobre medidas relativas al equipaje facturado, a la carga y otras mercancías.
 - d) medidas para proteger cargas, mensajerías, encomiendas exprés, el correo, los suministros, el aprovisionamiento de abordó, equipaje facturado y el que se facture fuera del aeropuerto.
 - e) tratamiento a los pasajeros que han sido sometidos a procedimientos judiciales y/o administrativos.
 - f) procedimientos para el transporte de armas en la cabina y en la bodega de la aeronave.
 - g) control de acceso a las aeronaves estacionadas y protección de las mismas.
- 6) Planes de contingencia que incluyan:
- a) medidas y procedimientos a seguir en caso de secuestro de aeronaves, sabotajes y amenaza de bomba.
 - b) procedimientos en vuelo cuando se encuentre o se suponga que hay un objeto sospechoso a bordo de una aeronave.
 - c) evacuación y registro de aeronave en tierra.
 - d) medidas de seguridad especiales que deberán aplicarse entre periodos de intensificación de la amenaza o de vuelos y rutas que presenten riesgos.
 - e) medidas para garantizar la eficacia del programa, inclusive instrucción adecuada del personal, pruebas periódicas y evaluación del programa de seguridad del explotador.

G.- FUERZAS ARMADAS.

Las Fuerzas Armadas le prestarán todo el apoyo necesario para el buen funcionamiento de la seguridad en las terminales aeroportuarias, dedicadas al transporte aéreo nacional e internacional, a solicitud del Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.

H.- OTROS ORGANISMOS DE SEGURIDAD.

1. **DNI.** este organismo trabajará en coordinación con el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria en lo relativo a la entrada y salida del país de personas con antecedentes terroristas y en todo lo necesario para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
2. **POLICIA NACIONAL.** Como institución responsable de salvaguardar el orden público, a través de sus destacamentos ubicados en los aeropuertos, tendrá como misión principal mantener el orden público en las áreas circundantes, incluyendo parqueos, áreas de recibimiento general, y las vías de acceso a los aeropuertos, en donde la circulación de personas no está controlada. Cuando ocurra un accidente fuera de los límites del aeropuerto se acordonará el área para preservar evidencias y propiedades hasta que las autoridades responsables de la investigación dispongan su traslado. Además actuará cuando sea requerido por las autoridades de seguridad aeroportuaria, para proporcionar seguridad y para el control del personal empleado y público en general cuando una situación de emergencia lo amerite.
3. **D.N.C.D.** Como organismo especializado en el control del tráfico y consumo de sustancias prohibidas, deberá mantener una estrecha relación y coordinación con el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y prestar toda su colaboración a dicho cuerpo cuando se produzcan incidentes que afecten la seguridad de la aviación civil.
4. **DESTACAMENTOS MIXTOS DE LAS FUERZAS ARMADAS Y P.N..** Su misión es la seguridad perimétrica de las instalaciones aeroportuarias, incluyendo el control de acceso de personas y vehículos. Ellos darán protección a todas las instalaciones vulnerables de las terminales aéreas que lo requieran. Mantendrán siempre lista una guarnición militar, presta a ser utilizada en caso de emergencia.
5. **ORGANISMOS DE INTELIGENCIA DEL ESTADO.** Todos los organismos de inteligencia del Estado DNI, J-2, G-2, M-2, A-2, D.N.C.D y el Servicio Secreto de la Policía Nacional, cuando reciban informaciones de

diversas fuentes, sobre cualquier amenaza contra la aviación civil, deberán comunicarla al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, para realizar la evaluación de dichas informaciones por parte de todas las agencias de inteligencia del Estado.

V. COORDINACION Y COMUNICACIONES.-

A.- CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.

1. El 28 de julio de 1989, se creó el Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria de la República Dominicana, mediante Decreto No.272-89. Dicho consejo está compuesto por miembros activos y auxiliares:

Miembros activos:

1. Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, quien lo presidirá.
2. Director del Departamento Aeroportuario.
3. Jefe de la Policía Nacional.
4. Director del Departamento Nacional de Investigaciones.
5. Director de Aeronáutica Civil.
6. Jefe de Seguridad de los Aeropuertos del país (Jefe del CESA).
7. Administrador General del Aeropuerto Internacional de Las Américas (Gobernador).
8. Administrador General del Aeropuerto Internacional de Puerto Plata.

Miembros Auxiliares:

1. Director General de Migración.
2. Secretario de Estado de Salud Pública y Asistencia Social.
3. Director General de la Defensa Civil.
4. Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas.
5. Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas de Carga.
6. Director General de Aduanas.

Las atribuciones del Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria son:

- a) establecer las medidas de seguridad necesarias para hacer frente a las amenazas contra la aviación civil, sus instalaciones y servicios.
- b) mantener bajo evaluación constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificar estas medidas en función de nuevas informaciones sobre las amenazas, la evolución en la tecnología y las técnicas de seguridad de aviación civil y otros factores.
- c) asegurar la coordinación de las medidas de seguridad de aviación civil entre departamentos, organismos y otras entidades responsables de la aplicación del Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil con sujeción a la forma y extensión de las amenazas.
- d) fomentar la consideración de los aspectos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos o la ampliación de las instalaciones existentes
- e) en coordinación con el CESA recomendar la promulgación y aplicación de los cambios en los criterios nacionales en materia de seguridad de aviación civil.
- f) examinar las recomendaciones formuladas por los comités de seguridad de los aeropuertos y correspondería realizar los cambios pertinentes al CESA.
- g) aprobar el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil.

B.- COMITE DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO.

- 1. En cada aeropuerto de la República Dominicana que preste servicio a la aviación civil internacional se establecerá un comité de seguridad. El objetivo principal del comité será proporcionar asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad en el aeropuerto.
- 2. En el programa de seguridad de los aeropuertos, se debe incluir la composición del comité de seguridad, sus atribuciones, cantidad de reuniones por año, quien preside el comité, la redacción y distribución de las actas.

C.- RELACIONES PUBLICAS.

El Encargado de Relaciones Públicas del Cuerpo Especializado en Seguridad

Aeroportuaria, es el responsable de brindar todas las informaciones necesarias a los medios de comunicación en coordinación con las administraciones aeroportuarias.

D.- COMUNICACIONES Y COOPERACIONES CON OTROS ESTADOS.

1. La República Dominicana pondrá a disposición de otro Estado miembro de la OACI, una versión escrita de las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad si es solicitada por dichos Estados.
2. Cuando se requieran medidas de seguridad especiales para algunos vuelos o explotadores determinados, las autoridades competentes presentarán dicha solicitud al Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
3. El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, cuando disponga de información confidencial sobre amenaza contra intereses de la aviación civil de otro Estado, notificará de dicha situación, a través de su representante diplomático o a las autoridades correspondientes por la vía más rápida.
4. La República Dominicana cooperará cuando sea necesario con otros Estados para la elaboración e intercambio de información relativa a los programas de instrucción en materia de seguridad de la aviación civil.
5. La República Dominicana ha firmado acuerdos bilaterales con los siguientes Estados, los cuales incluyen una cláusula de seguridad y son los siguientes: La República de Argentina, República Federal de Alemania, Aruba, Antillas Holandesas, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, España, Estados Unidos de América, Estados Unidos Mexicanos, Francia, Italia, Jamaica, Reino de los Países Bajos, Panamá, Portugal, Trinidad y Tobago, Reino Unido y Venezuela.

E.- COMUNICACION CON LA OACI.

1. La República Dominicana ha comunicado a la Organización de Aviación Civil Internacional que la autoridad competente en asuntos de seguridad de la aviación civil lo es el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA).
2. La República Dominicana proporcionará a la OACI, informes escritos sobre actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, según indica la sección X.G de este programa.

VI. PROTECCION DE AEROPUERTOS, AERONAVES E INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA.-

A.- DESIGNACION DE ZONAS RESTRINGIDAS.

1. El CESA con las administraciones de los aeropuertos y otros interesados es responsable de identificar en las zonas en que se realicen operaciones vitales para el funcionamiento seguro y continuo de la aviación civil en la República Dominicana y designar estas zonas como zonas de seguridad restringida.
2. Los programas de seguridad de los aeropuertos deben describir totalmente estas zonas y los procedimientos de control de acceso y de identificación.

B.- PROTECCION DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS.

1. Estas zonas serán protegidas por medio de una combinación de medidas de protecciones física y personales para impedir el acceso no autorizado a las mismas.
2. Cada zona de seguridad restringida estará separada de las zonas publicas por medio de una barrera física apropiada y será inspeccionada a intervalos irregulares (ver parte I, Capítulo 4, Sección 4.10 del Manual de Seguridad de la OACI, Doc. 8973).
3. El acceso autorizado a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos internacionales u otras instalaciones fuera de los aeropuertos se controlará por medio de un sistema de permisos para zonas de seguridad restringida.

El encargado de identificación del aeropuerto que corresponda será responsable del control y de la administración del sistema de permisos para estas zonas restringidas.

C.- CONTROL DEL ACCESO – REQUISITOS GENERALES.

1. El acceso a todas las zonas de seguridad restringida estará limitado a:
 - a) pasajeros de buena fe provistos de documentos de viaje legítimos que hayan sido aceptados para viajes internacionales con un transportista aéreo; o
 - b) personal provisto de un permiso para ingresar a una zona de seguridad restringida;
2. los permisos para transitar por zonas de seguridad restringida se otorgaran de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos en el programa de seguridad del aeropuerto que corresponda.
3. el CESA es el organismo autorizado para administrar, producir y emitir

permisos para acceder y transitar en zonas de seguridad restringida.

4. los supervisores y coordinadores de seguridad, nombrados en cada aeropuerto tienen que asegurarse de que las barreras físicas que limitan las zonas restringidas se mantienen en buenas condiciones y funcionamiento.

D.- CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS.

1. Se permitirá a los pasajeros el acceso a las zonas restringidas que estén designadas para su uso durante el procedimiento de embarque, siempre que estén provistos de su documentación debiendo presentarla para inspección y serán los siguientes:
 - a) documentos de viaje auténticos y válidos así como los visados necesarios. Dichos documentos de viaje será principalmente pasaportes, certificados de miembros de tripulación, documento de viaje de migración y laissez passers de las Naciones Unidas.
 - b) una tarjeta de embarque donde figure el nombre del pasajero, otorgada por un transportista aéreo.
2. Las tripulaciones, además del certificado de miembro de tripulación, deben poseer el carnet de identificación de la línea aérea a la que pertenecen en la parte superior del cuerpo (pecho) de manera visible, para ingresar a las zonas de seguridad restringidas.
3. Todos los funcionarios, empleados públicos y privados deben poseer su carnet de identificación en la parte superior (pecho) del cuerpo de manera visible para poder ingresar a las zonas de seguridad restringidas autorizadas.
4. Otras personas diferentes a las enumeradas en los párrafos anteriores que requieran ingresar a las zonas de seguridad restringidas lo harán después de cumplir con lo establecido en el Reglamento de Control de Acceso.

E.- CONTROL DE ACCESO DE VEHICULOS.

1. El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, emitirá el Reglamento de Control de Acceso para vehículos a las zonas de seguridad restringidas.
2. El número de permiso para vehículos a ingresar a las zonas de seguridad restringidas debería ser el mínimo posible.
3. Los conductores de vehículos, a los cuales se les otorgue un permiso para zona de seguridad restringida deberán estar calificados para conducir dichos vehículos y poseer la licencia que otorga la Dirección General de Aeronáutica

Civil.

F.- AERONAVES.

1. **RESPONSABILIDAD.** Los explotadores de aeronaves serán responsables de la seguridad de sus aeronaves.
2. **CONDICIONES NORMALES PARA LAS OPERACIONES.** Los explotadores de aeronaves deberán hacer verificaciones previas al vuelo para descubrir si hay objetos sospechosos o anomalías que puedan ocultar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.
3. **CONDICIONES DE INTENSIFICACION DE AMENAZAS.** Los explotadores de líneas aéreas adoptarán las medidas apropiadas, en aquellos vuelos que se consideren bajo mayor amenaza, para asegurarse de que los pasajeros que desembarcan en las escalas de tránsito no dejan objetos a bordo.

Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita:

- a) se notificará al explotador de la línea aérea; y
- b) se inspeccionará la aeronave.
Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada en tierra:
 - a) se notificará a las autoridades competentes del aeropuerto; y
 - b) se adoptarán medidas apropiadas para proteger la aeronave según lo indicado en el plan de contingencia del aeropuerto que corresponda.

G.- INSTALACIONES Y SERVICIOS INDISPENSABLES PARA LA NAVEGACION Y DE OTRO TIPO.

1. Los aeropuertos internacionales de la República Dominicana, poseen los siguientes equipos para la Ayuda a la Navegación Aérea. Tres (3) Radares Primarios y un (1) Radar Secundario, cinco (5) VOR" 5, Seis (6) "NDB"s, Un (1) ILS.
2. Todas las instalaciones de Ayuda a la Navegación Aérea están protegidas por verjas y vigiladas por personal de las FF.AA., en caso de destrucción de algunos de estos equipos, la Dirección General de Aeronáutica Civil se encargará de su restablecimiento inmediato.

VII CONTROL DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y LOS OBJETOS QUE VAN A BORDO.-

A.- INSPECCION DE LOS PASAJEROS Y LOS EQUIPAJES DE MANO.

1. La inspección de los pasajeros y los equipajes de mano será realizada por personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, utilizando equipos de detección de metales y máquinas de rayos X, para impedir que se introduzcan en una aeronave, armas, explosivos, artefactos peligrosos o sustancias químicas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita, o pongan en riesgo la seguridad del vuelo. Todos los pasajeros y sus equipajes de mano deben ser inspeccionados antes de permitirles la entrada a una aeronave o zona estéril.

2. Se realizará un registro manual de todos los pasajeros y de sus equipajes de mano, cuando no haya equipo de seguridad disponible o no esté en buenas condiciones de funcionamiento. También se efectuará el registro manual para identificar los objetos de un pasajero que haga funcionar la alarma de detector de metales y para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante el examen de rayos X, de los equipajes de mano.

3. El personal de servicio del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria en los puntos de inspección llevará a cabo un porcentaje determinado de registros manuales al azar de los pasajeros y sus equipajes de mano, a fin de aplicar medidas disuasivas adicionales. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza a la aviación civil, según se establece en los planes de contingencia.

4. Todos los objetos que constituyan una causa razonable de inquietud serán retenidos por el personal de inspección. En los casos en que se detecten armas de fuego, explosivos u otras armas ofensivas, se detendrán sus portadores y se enviarán a la Dirección de Inteligencia de las FF.AA., para investigaciones y futuro sometimiento a la acción de la justicia.

5. Ciertos objetos retenidos podrán transportarse al lugar de destino del pasajero en la bodega de la aeronave y devolvérselos en su destino final. Los procedimientos para estos casos deben estar indicado en el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

6. Se le impedirá el viaje a toda persona que se resista a someterse a un registro de acuerdo con el presente programa o que se niegue a someterse a un registro o inspección de equipaje facturado o de mano. Cuando se presente una situación como ésta, el personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, detendrá a dicha persona y le realizará una minuciosa inspección o registro manual, para verificar que no posee ningún artículo u objeto prohibido.

7. Toda persona que no cumpla con el acápite anterior y que por razones obvias haya que mantenerlo detenido y por causa verificada no pueda viajar, se dispondrá de inmediato el descargo de su equipaje para ser verificado. (nunca se permitirá que después de un impase con un pasajero, su equipaje viaje solo).

8. Se aplicarán medidas de seguridad en los aeropuertos internacionales a fin de asegurarse de que no hay posibilidad de que se mezclen o entren en contacto los pasajeros que pasaron los puntos de inspección con otras personas que no han pasado por dichos puntos.

B.- PASAJEROS EN TRANSITO Y PASAJEROS QUE TRANSFIEREN A OTRO VUELO.

1. Se ha aplicado, acorde con el Anexo 17 de la OACI, como medida obligatoria, que todos los pasajeros en tránsito y/o de transferencia, pasen por los arcos detectores de metal, y sus equipajes de manos pasarán por la maquina de rayos X y no podrán tener acceso a su equipaje facturado, ni contacto con otras personas que no hayan sido inspeccionadas.

2. Las administraciones de aeropuertos designarán y mantendrán instalaciones de servicios en las terminales aéreas, de manera que se facilite el control de seguridad de los pasajeros en tránsito y de transferencia.

C.- TRIPULACION DE LINEA AEREA, PERSONAL DE AEROPUERTO Y PERSONAS QUE NO SON PASAJEROS.

1. Los miembros de tripulaciones de línea aérea, el personal de aeropuerto y otras personas que no son pasajeros que pasen a la zona estéril por el puesto de control de seguridad, serán inspeccionadas de la misma manera que los pasajeros. Todos los objetos que lleven estas personas serán inspeccionados y examinados de la misma manera que a los equipajes de mano de los pasajeros.

2. Los miembros de tripulación de líneas aéreas, empleados de aeropuerto, empleados de líneas aéreas, empleados de zonas francas y otras personas que pasen a la zona estéril deben hacerla a través del puesto de control de seguridad.

D.- PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIONES ESPECIALES.

1. Diplomáticos y valijas diplomáticas:

a) los diplomáticos y sus equipajes de mano deberán ser inspeccionados a través de detectores de metales y maquinas de rayos X, en un lugar habilitado para tal fin, cuando transporte una valija diplomática o consular.

b) las valijas diplomáticas (sacos consulares), que lleven signos externos

visibles de un Estado, deberán ser pasadas por las máquinas de rayos X, y no serán inspeccionado manualmente.

2. Materiales clasificados confidencial.

El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno será inspeccionado solamente en la medida necesaria para asegurarse de que no tiene armas u objetos peligrosos.

3. Excepciones a la inspección.

Estos casos se aplicarán solamente a los Jefes de Estado, altos dignatarios y personalidades que por su posición o jerarquía se les permite el paso sin ser inspeccionados.

4. Inspecciones en privado.

Solamente se realizarán cuando se inspeccionen pasajeros que lleven objetos de gran valor, los pasajeros con marcapasos, los pasajeros físicamente incapacitados, deben ser inspeccionados en una zona fuera de la vista de otros pasajeros. En este caso se inspeccionará el pasajero y su equipaje de mano:

- a) mediante inspección directa o de rayos X, de todo el equipaje de mano;
- b) utilizando un detector de metales manual sobre el pasajero, en el caso de un pasajero con un marcapasos o de un pasajero físicamente incapacitado que no pueda ser sometido a procedimientos ordinarios de detección de metales, mediante el registro manual; y
- c) por una persona que ha recibido instrucción apropiada para desempeñar esta función. Inmediatamente después de la inspección el pasajero será escoltado a la zona estéril.

E.- TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS DE FUEGO.

El transporte de armas, explosivos y municiones queda prohibido sin la autorización especial otorgada de acuerdo a las leyes y reglamentaciones de la materia. (Ver Ley 36 y Apéndice 23 del Manual de Seguridad de la OACI, Doc. 8973. Ver formulario sobre Tenencia Autorizada de Armas de Fuego).

FORMULARIO DE TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO

AVISO A LAS PERSONAS ARMADAS

Marque uno:

- ☐ Oficial armado, encargado del orden público.
☐ Persona armada que viaja sola.
☐ Escolta de protección.

Nombre del pasajero: _____

Numero de vuelo: _____ Asiento No: _____

Desde: _____ Tránsito: _____

Hasta: _____

Autorizado por: _____

AL PASAJERO AUTORIZADO.-

Tenga a bien leer los procedimientos que siguen; los mismos indican lo que se espera de usted mientras esté en nuestras zonas de embarque y en vuelo.

- 1.- Si está autorizado a llevar un arma oculta, manténgala oculta en todo momento.
- 2.- Se informará al capitán de la aeronave que usted está armado.
- 3.- Los pilotos y los auxiliares de a bordo han recibido instrucciones sobre como hacer frente a los desordenes de los pasajeros sin ayuda de otros pasajeros y no esperan su ayuda.

La descarga de un arma de fuego a bordo de una aeronave, puede producir una situación mucho más peligrosa que el desorden original, y esto incluye el secuestro de aeronaves. Si los pilotos resultan accidentalmente incapacitados, el vuelo podría terminar en una catástrofe. Para conocimiento general, debemos saber que, detrás de las paredes, debajo del piso y por encima del cielo raso hay muchas líneas de combustible, cable de control, hilos eléctricos y sistemas hidráulicos, siendo todos ellos esenciales para la seguridad del vuelo y los mismos pueden ser dañados o destruidos por una bala perdida o de rebote.

- 4.- No se les servirá bebidas alcohólicas a las personas que tengan acceso a un arma durante el vuelo.
- 5.- Si usted es un guardia que acompaña a una persona presa, además de lo indicado en

los puntos 1 a 4, se aplicarán los siguientes procedimientos:

- a) debe tener instrumentos adecuados para sujetarla. Estos pueden ser utilizados en vuelo, si se considera necesario para el control adecuado de la persona presa o para seguridad de los otros;
- b) normalmente, usted embarcará primero, y se le asignará los asientos para pasajeros que estén más al fondo de la cabina. Usted deberá sentarse entre la persona presa y el pasillo;
- c) usted debe acompañar a la persona presa si fuese necesario ir al lavabo;
- d) al llegar a su destino, usted debe permanecer sentado hasta que los otros pasajeros hayan desembarcado de la aeronave;
- e) no se le servirán ni usted ni a la persona presa bebidas alcohólicas, cuyo consumo les estará vedado.

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

Firma del pasajero: _____

VERIFICACION DE LA IDENTIFICACION

Examine la identificación de la persona mencionada arriba.

Supervisor y coordinador de los servicios de seguridad o su representante:

Fecha: _____

AGENTE DE LA LINEA AEREA.

Después de completado y firmado este formulario, anexe el original a la tarjeta de embarque, coloque la primera copia en el legajo de vuelo y entréguele la segunda copia al pasajero.

AUXILIAR DE A BORDO.

Recójalo con tarjeta de embarque, informe al capitán y discretamente asegúrese de que todos los pasajeros armados saben que otros también lo están y conocen la ubicación de sus asientos.

Nombre del pasajero: _____ Fecha: _____

Núm. de vuelo: _____

Representante del transportista: _____

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

F.- PERSONAS QUE VIAJAN BAJO CUSTODIA Y CONTROL ADMINISTRATIVO.

Esta sección describe los criterios establecidos en la República Dominicana respecto a las personas que viajan bajo custodia y control administrativo.

1.- Requisitos de notificación.

El CESA notificará, en el momento apropiado al explotador de la línea aérea correspondiente y al piloto al mando, cuando hayan pasajeros obligado a viajar sometidos a procedimientos judiciales o administrativo. Entre estos pasajeros se incluyen los que están bajo custodia de personal del orden público, personas mentalmente trastornadas y personas deportadas o inadmisibles. En estos casos se aplicarán los procedimientos siguientes :

- a) no será transportada ninguna persona presa, a bordo de una aeronave, a menos que esté bajo custodia de uno o mas oficiales de la autoridad competente, ejemplo: oficiales de policía, migración, antinarcótico, etc.
- b) los explotadores de líneas aéreas deben incluir en sus respectivos programas de seguridad las medidas y procedimientos apropiados para garantizar la seguridad a bordo de sus aeronaves cuando hayan pasajeros que estén obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativo y estas medidas serán:
 - 1.- los oficiales de la autoridad correspondiente u otras personas autorizadas deben notificar a un representante acreditado del explotador, la fecha propuesta para

transportar a una persona presa, o lo ante posible en caso de emergencia, acerca de la identidad de la persona bajo custodia, en qué vuelo será transportada y si es considerada peligrosa o no.

2.- ningún explotador aceptará como pasajero a una persona presa y su custodia, a menos que se haya convenido previamente con los Gobiernos y los explotadores que intervengan en la ruta y en el punto final de destino previsto.

3.- un representante del explotador advertirá a los oficiales de custodia, acerca del posible peligro que para la seguridad del vuelo de la aeronave pueda tener su intervención durante un acto de interferencia ilícita, sin instrucciones del piloto al mando.

4.- los oficiales de custodia se asegurarán de que la persona presa no lleva contrabando, armas, fósforos u otros artículos peligrosos.

5.- los oficiales de custodia contarán con los dispositivos de sujeción apropiados, que se emplearán en caso necesario. En circunstancias normales, no debe amarse a una persona presa, a ninguna parte de la aeronave, ej: asientos, mesas, etc.

6.- la custodia no llevarán a bordo granadas lacrimógenas ni otros artefactos paralizantes que arrojen gases.

7.- la custodia deberán identificarse debidamente ante el personal de seguridad de la línea aérea, los oficiales de la autoridad de seguridad aeroportuaria en servicio y el personal auxiliar a bordo quien indicará al piloto al mando el asiento que estos ocuparán, debiendo acusar recibo de esa información.

8.- debe ser evaluada cada solicitud de transporte y consultarse con los Explotadores para determinar si la persona constituye una amenaza a la seguridad del vuelo o si son necesarias las medida indicadas en el Inciso 4.4.1, Capítulo 4, parte 1 del Manual de Seguridad de la OACI (Doc. 8973).

9.- cuando una persona esté obligada a viajar por haber sido considerada inadmisibles u objeto de una orden de deportación, el CESA debe informar a las autoridades de los Estado de transito y destino la razón por la cual se transporta a dicha persona y referir una evaluación de cualquier riesgo que la misma presente.

G.- EQUIPAJE FACTURADO

1.- Aceptación y protección.

a) Los explotadores de líneas aéreas que presten servicios internacionales se asegurarán de que el equipaje facturado solamente se acepta de pasajeros provistos de pasaporte vigente y boleto de viaje aprobado por un agente autorizado del explotador.

b) Los explotadores de líneas aéreas serán responsables por la seguridad del equipaje de los pasajeros una vez aceptados hasta el momento que sea devuelto a los pasajeros en el lugar de destino. El equipaje originado en los lugares que no son los mostradores de presentación del aeropuerto debe protegerse en el punto en que se presenta hasta que se coloca a bordo de la aeronave.

c) El acceso a las zonas de reunión del equipaje (salida), y los puntos de transbordo del mismo estará restringido al personal no autorizado. Los empleados interrogarán a las personas no autorizadas e informarán a sus superiores y al supervisor y coordinador general de seguridad respecto a la presencia de intruso.

2.- Cotejo de los pasajeros con el equipaje.

a) Los explotadores de líneas aéreas se asegurarán de que el equipaje facturado de un pasajero no se transporte a bordo de una aeronave a menos que el pasajero esté a bordo o que el equipaje haya sido sometido a otras medidas de control de seguridad, después de confirmar que el pasajero no esté a bordo.

b) El personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria en coordinación con los explotadores de líneas aéreas inspeccionará el equipaje facturado antes de cargarlo a bordo de la aeronave.

c) Se deben aplicar procedimientos especiales para asegurarse de que en caso que hayan pasajeros desembarcando en una escala anterior a su destino final, su equipaje facturado sea desembarcado de la aeronave.

d) Se deben adoptar medidas para que el explotador pueda transportar equipaje separado del pasajero, por razones que estén fuera del control del pasajero.

e) El equipaje facturado de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o por su negativa de someterse al procedimiento de inspección, debe ser descargado de la aeronave.

f) Todo explotador y/o usuario deberá antes de emplear a una persona, enviar sus datos personales completos y un certificado de buena

conducta, mínimo (5) días hábiles para su previa evaluación, al Jefe del CESA.

- g) Es responsabilidad de los explotadores y/o arrendatarios notificar al CESA inmediatamente prescindan de uno de sus empleados, debiendo enviar además, la identificación del aeropuerto correspondiente.

3.- Inspección del equipaje facturado.

Todo el equipaje facturado será sometido a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave. Los procedimientos para una inspección aceptable del equipaje facturado debe figurar en los programas de seguridad de cada aeropuerto.

4.- Equipaje facturado de transferencia.

a) El equipaje facturado de los pasajeros de transferencia será inspeccionado de la misma manera que el equipaje facturado de los pasajeros de origen.

b) Los explotadores de líneas aéreas se deben asegurar de que dicho pasajero no se transporte hasta que se confirme que el mismo suba a bordo de la aeronave.

H.- CARGA, PAQUETES DE MENSAJERIA, ENCOMIENDAS RAPIDAS (EXPRESS) Y CORREO.

- a) Los controles de seguridad concretos que deben aplicarse a la carga aérea, los paquetes de mensajería, las encomiendas rápidas (express) y el correo, tanto en periodo de amenaza normal como de intensificación de amenaza, deben ser aplicado según lo establecido en el Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- b) La carga, los paquetes de mensajería, encomiendas rápidas (express) y el correo que debe transportarse en vuelos internacionales de pasajeros que se desplacen dentro de un aeropuerto, se deberán manipular y trasladar en un entorno seguro y/o se le deberá proporcionar suficiente seguridad para impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.
- c) Los explotadores de líneas aéreas serán responsables de someter a controles de seguridad la carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas rápidas (expres) y el correo, de acuerdo al reglamento sobre transporte de carga, correo, paquetes de mensajerías y las encomiendas expres, antes de cargarlos a bordo de una aeronave.

- d) Las autoridades de correos y los agentes acreditados deberán asegurarse de que se aplican los programas que detallan los aeropuertos a las horas específicas de salidas y de llegadas de los vuelos, los números de vuelos y las líneas aéreas en las cuales serán despachadas las cargas o correos remitidos.

I.- APROVISIONAMIENTOS Y SUMINISTROS.

- a) Los explotadores de líneas aéreas serán responsables de establecer controles y procedimientos para impedir la introducción de armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones de a bordo y los suministros que deban transportarse en vuelos internacionales de pasajeros.
- b) Las compañías de servicios de aprovisionamiento de a bordo, tanto las establecidas en los aeropuertos, como las que están fuera de los mismos, serán responsables de incluir en su programa de seguridad, procedimientos y controles para impedir el ingreso de personas, armas, explosivos y otros artefactos peligrosos a las áreas restringidas de las terminales aéreas.
- c) Las autoridades de seguridad de los aeropuertos deben especificar en su programa de seguridad las medidas y procedimientos para impedir que en los puntos de control de acceso de los vehículos y de las compañías de aprovisionamiento se cometa cualquier violación por parte de éstos.
- d) Los explotadores de líneas aéreas, los arrendatarios de aeropuertos, (compañías de aprovisionamiento de a bordo) y cualquier otro servicio que opere en las terminales aeroportuarias, deben cumplir con los reglamentos establecidos por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria relativos a las medidas que han de cumplirse para la entrega de aprovisionamiento y suministros.

VIII. EQUIPOS DE SEGURIDAD.-

GENERALIDADES.

Los equipos de seguridad que requieran las terminales aeroportuarias serán adquiridos por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, quien realizará la calibración y el mantenimiento de dichos equipos, los mismos serán utilizados por el personal del CESA, de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, según lo establecido en el programa de seguridad de aeropuerto. De igual manera en los programas de seguridad de líneas aéreas o arrendatarios se deberán describir los detalles relativos al tipo, número y ubicación del equipo que utilizan las diversas autoridades para ejecutar las medidas preventivas de seguridad de la aviación.

Las autoridades que utilizan equipos de seguridad en los aeropuertos

internacionales, se asegurarán de que se establezcan calendarios de mantenimiento preventivos y contra defectos, a fin de que todo el equipo de seguridad funcione con óptima eficacia.

Todas las autoridades que utilizan equipo de seguridad deberán asegurarse de que se dispone de técnicos calificados para llevar a cabo el mantenimiento necesario del equipo.

- a) **Adquisición.** El principal criterio para la adquisición de los equipos de seguridad, deberá ser que los mismos satisfagan los requisitos mínimos indicados por las normas de calibración y mantenimiento que siguen los fabricantes, y cuando corresponda, según situaciones de intensificación de la amenaza.
- b) **Calibración.** El equipo deberá ser calibrado para asegurarse de que cada unidad del mismo se encuentra en buen funcionamiento, cualquiera que sea su emplazamiento de forma que funcione adecuadamente. Esta calibración es principalmente para los equipos de inspección, previo al embarque, en particular el equipo de detección de metales. En el programa de seguridad de aeropuertos debe figurar en nivel de sensibilidad del equipo en las operaciones normales (es decir, el correspondiente a lo que debe detectarse) y tendrá un nivel más elevado de sensibilidad para un mayor grado de amenaza.
- c) **Utilización y mantenimiento.** Todo el equipo de seguridad será utilizado de acuerdo a las recomendaciones del fabricante y los correspondientes procedimientos de utilización en operaciones normales que figuran en el programa de seguridad de aeropuerto, línea aérea o arrendatario.

IX. PERSONAL.-

a) En razón a que la seguridad de la aviación civil está bajo responsabilidad de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana, la selección e instrucción, se realizará bajo el criterio y las necesidades que considere pertinente el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (autoridad competente AVSEC, designada), y se atenderán los criterios establecidos en el Apéndice 6 del Doc. 8973 de la OACI.

b) El CESA es responsable de coordinar la implementación de cursos de instrucción sobre conciencia de la seguridad para todo el personal relacionado con la aviación civil en la República Dominicana. Se deben conservar registros de todo el personal que recibió instrucción de seguridad de aviación incluyendo los resultados

X. METODOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITAS.-

A.- GENERALIDADES

1. Cuando ocurra un acto de interferencia ilícita en el espacio aéreo del territorio nacional, en tierra y mares jurisdiccionales, las autoridades de seguridad de la aviación civil de la República Dominicana, a través del Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, serán las responsables de tomar las medidas que los acuerdos internacionales, las leyes y reglamentos nacionales le asignan para restablecer el servicio aéreo y que la aeronave pueda continuar su viaje.
- 2.- Los administradores de los aeropuertos, los explotadores de líneas aéreas y los arrendatarios tienen la responsabilidad de preparar planes de contingencia cumpliendo con las directrices del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, a fin de responder cualquier acto de interferencia ilícita.
3. Cuando se produzca una amenaza de bomba, secuestro de aeronave, toma de rehenes, sabotaje o cualquier otro acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, se debe comunicar al Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, quien tendrá el mando ejecutivo para la respuesta a un acto de interferencia ilícita.
4. Todas las organizaciones que reciban información de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, adoptarán las medidas de alerta que se indican en el plan de contingencia del aeropuerto que corresponda.
5. El plan de contingencia debe incluir a todos los interesados para hacer frente a un acto de interferencia ilícita.
6. La organización que reciba esa notificación es responsable de compilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente.
7. Los explotadores de líneas aéreas deberán poner a disposición del personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria los pasajeros, la tripulación, el equipaje, la carga y la aeronave cuando ocurra una amenaza de bomba.

B.- MANDO.

1. La responsabilidad del mando ejecutivo para la respuesta a un acto de interferencia ilícita, que ocurra en la República Dominicana corresponde al Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
2. El mando de operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita, es responsabilidad del Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
3. Cuando el acto de interferencia ilícita afecta una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta inmediata estará a cargo de:
 - a) Dirección General de Aeronáutica Civil, mientras que la aeronave está en el aire o en el rodaje inmediatamente después de aterrizar hasta que la aeronave se detiene, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje antes del despegue, hasta que la aeronave abandone el espacio aéreo de la República Dominicana.
 - b) Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, desde el momento en que la aeronave se detiene inmediatamente después de aterrizar hasta que concluya el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje inmediatamente antes del despegue.

C.- CONTROL.

1. El Centro de Control de Incidentes, (CCI), estará en el Centro de Operaciones del CESA, ubicado en la oficina principal del mismo y se activará inmediatamente ocurra un acto de interferencia ilícita o un accidente de aviación, donde ocurran pérdidas de vidas y materiales.
2. Cuando se tenga información de que un acto de interferencia ilícita está ocurriendo en un aeropuerto o afectando una aeronave en vuelo, el Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial o quien en su defecto sea designado por el Jefe del CESA, conjuntamente con el administrador de la terminal aérea será responsable de poner en actividad el Centro de Operaciones de Emergencia (COE).

D.- SERVICIO DE NAVEGACION AEREA.

La Dirección General de Aeronáutica Civil proporcionará los servicios de navegación aérea cuando ocurran actos de interferencia ilícita, en cumplimiento a lo establecido en el Anexo XI al Convenio de Chicago, Ley (505) de Aeronáutica Civil y al Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil.

E.- APOYO DE ESPECIALISTAS.

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria realizará todas las gestiones pertinentes para recibir los servicios de negociadores de rehenes, equipos y personal de expertos en explosivos, intérpretes y la Unidad de Patrulla y Rescate de las Fuerzas Armadas, cuando se requieran.

F.- MEDIOS DE INFORMACION.

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria tendrá un Departamento de Relaciones Públicas que serán los únicos autorizados a dar información sobre cualquier acto de interferencia ilícita que se produzca.

G.- NOTIFICACION DE ACTO DE INTEFERENCIA ILICITA A LOS ESTADOS.

1.- El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria notificará vía las representaciones diplomáticas y a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil a los Estados interesados y a la OACI, de cualquier acto de interferencia ilícita que se produzca en un aeropuerto internacional.

2.- En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita en República Dominicana, el CESA transmitirá toda la información pertinente a:

- a) al Estado de matricula de la aeronave afectada;
- b) al Estado del explotador.
- c) a los Estados cuyos ciudadanos resultaron muertos, lesionados o detenidos como consecuencia del suceso; y
- d) a cada Estado del que se sabe que hay ciudadanos a bordo de la aeronave.

XI. EVALUACION DE LA EFICACIA.-

a) El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, para percatarse del cumplimiento de los procedimientos y medidas de seguridad ordenará, la realización de evaluaciones e inspecciones tanto al personal de servicio de seguridad aeroportuaria, como a los explotadores de líneas aéreas y arrendatarios de los aeropuertos.

b) Se recomendarán sanciones a los organismos, explotadores de líneas aéreas y arrendatarios de aeropuertos que no cumplan con los términos y disposiciones de los programas de seguridad de aeropuerto aprobados.

c) Igualmente el Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria dispondrá cuando estime pertinente la realización de pruebas para verificar la aplicación práctica de las medidas de seguridad de la aviación.

- d) Cada aeropuerto internacional debe realizar simulacros, por lo menos uno (1) de cada acto de interferencia ilícita a que está expuesta la aviación civil internacional, anualmente, bajo la supervisión de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento Aeroportuario y el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.

XII AJUSTE DEL PROGRAMA Y PLANES DE CONTINGENCIA.-

- a) A fin de asegurar la eficacia de este programa, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, mantendrá comunicación permanente con organismos de inteligencia del país y otros Estados, para mantener actualizado el nivel de amenaza, teniendo en cuenta la situación internacional, para ajustar en consecuencias los aspectos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- b) La Dirección Nacional de Investigación, será responsable de la evaluación de la información sobre la amenaza en término de posibles ataques contra los intereses de la aviación civil y al mismo tiempo expedirá oportunamente a las autoridades de la aviación civil las correspondientes evaluaciones sobre amenaza. La difusión de dicha información se hará a través del Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
- c) El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, en respuesta a la información concreta recibida respecto a una posible amenaza a los intereses de la Aviación Civil, asumirá la principal responsabilidad de evaluar dicha amenaza con respecto a la vulnerabilidad de los objetivos de la aviación y de asegurarse de que los aeropuertos, explotadores y otras autoridades necesarias adopten las medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza.
- d) Después de que ocurra un acto de interferencia ilícita, es importante llevar a cabo un examen y análisis ulterior al incidente, a fin de determinar las eficacias de las medidas y procedimientos de seguridad que figuren en el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil y para hacer los ajustes que sean necesarios.
- e) El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, tendrá la responsabilidad general de llevar a cabo este examen, en coordinación con el Departamento Aeroportuario y la Dirección General de Aeronáutica Civil
- f) Todos los planes de contingencia de las terminales aéreas deben cumplir con lo establecido en el Plan Nacional de Contingencia.

XIII. FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD.-

- a) El Estado Dominicano aportará los recursos necesarios para apoyar la implantación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, prestándose atención particular a los recursos disponibles para proteger los aeropuertos, las instalaciones y servicios en tierra.
- b) Es indispensable que la República Dominicana no deje de cumplir, a causa de los costes previstos o reales, la obligación de garantizar la aplicación del Programa de Seguridad de la Aviación que exigen los SARPS, publicado en los Anexos al Convenio de Chicago.
- c) Será necesario que el CESA se asegure de que, en la medida de lo posible, se provean recursos adecuados para el Programa Nacional de la Aviación Civil de forma que pueda asegurarse su funcionamiento óptimo como parte importante del conjunto que constituye la seguridad de la aviación, particularmente en lo referente al equipo y sistemas de seguridad de aeropuertos, diseño y configuración de los mismos.
- d) La autoridad competente puede recuperar de los usuarios, los gastos relativos a las medidas de seguridad en los aeropuertos de manera justa y equitativa, a condición de que se celebren consultas al respecto.
- e) Cuando los gastos de seguridad de los aeropuertos se recuperen mediante derechos, el método de imposición debería ser discrecional, pero tales derechos deberían basarse en el número de pasajeros o en el peso de la aeronave, o bien en una combinación de ambos factores. Los gastos de seguridad imputables a los arrendatarios establecidos en el aeropuerto podrían recuperarse en concepto de alquileres u otros derechos.
- f) Los derechos deben recaudarse en forma de recargo a otros derechos existentes o como derechos a parte, debiéndose, sin embargo, proporcionar una identificación de los costos por separado y las especificaciones pertinentes.
- g) Las disposiciones anteriores están basamentadas en las disposiciones o normas emitidas en el Documento 8973 del Manual de Seguridad para Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita de la OACI.

XIV.- APENDICES.

Este Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, dispondrá de los apéndices enumerados a continuación con el cual se completa todo el legajo de documentos relativos a la seguridad de la aviación civil de la República Dominicana.

- 1) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AILA.**

- 2) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIPP**
- 3) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIPC.**
- 4) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AILR**
- 5) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIHE.**
- 6) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIC.**
- 7) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIMM.**
- 8) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIAB.**
- 9) **CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DOMINICANA.**
- 10) **LEY"505" DE AERONAUTICA CIVIL.**
- 11) **LEY “8” QUE CREA EL DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO.**
- 12) **DECRETOS “272-89” Y 28-97 DEL PODER EJECUTIVO.**
- 13) **CONVENIO SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL.**
- 14) **CONVENIOS Y ACUERDOS BILATERALES DE TRANSPORTE AEREO.**
- 15) **LEY “36” SOBRE COMERCIO, PORTE Y TENENCIA DE ARMAS.**
- 16) **TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO.**
- 17) **LEY “106” QUE REGULA EL TRANSITO DE VEHICULOS EN EL AREA DE MANIOBRA (DE TODOS LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DEL PAIS).**
- 18) **CODIGO PENAL DOMINICANO.**
- 19) **DECRETO 211-95 QUE APRUEBA EL REGLAMENTO Y NORMAS DE APLICACIÓN DE LA LEY “505”.**
- 20) **REGLAMENTACION DEL SISTEMA DE IDENTIFICACION PERSONAL.**

ARTICULO 2.- Se aprueba y pone en vigor, para fines de estricto cumplimiento en todo el territorio de la República Dominicana, el siguiente Reglamento

Nacional de Seguridad de la Aviación Civil:

CAPITULO I

GENERALIDADES

1.1 OBJETIVO

Establecer las normas a nivel nacional, en materia de seguridad de aeropuertos, a las autoridades aeroportuarias, explotadores de líneas aéreas, arrendatarios, concesionarios, consignatarios de vuelo, compañías privadas, a todo el personal que desempeñe una tarea en los aeropuertos internacionales y/o usuarios de los mismos.

1.2 FUENTES DEL REGLAMENTO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Para la elaboración del presente reglamento y en armonía con los convenios nacionales e internacionales se tomaron como fuentes:

1. “Convenio de la Aviación Civil Internacional” firmado en Chicago en el 1944.
2. “Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves”, firmado en Tokio en el 1963.
3. “Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves”, firmado en La Haya en 1970.
4. “Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil”. firmado en Montreal en el 1973.
5. “Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1ro. de marzo de 1991.
6. “Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal.
7. “Anexo 17 al Convenio de la Aviación Civil Internacional”.
8. “Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973 de la OACI)”.
9. “Decreto 28-97 del 22 de enero del 1997 del Poder Ejecutivo”, que crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.

10. “Decreto 272-89 de fecha 28 de Julio del 1989”, crea el Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

1.3 DISPOSICIONES DE SEGURIDAD Y FACILITACION

Los aspectos de seguridad tendrán prioridad sobre los de facilitación. Se debe asegurar, que en la medida de lo posible los aspectos de seguridad se apliquen preservando la ventaja de la rapidez que es inherente al transporte aéreo.

Es necesario mantener un equilibrio entre seguridad y facilitación en las terminales aéreas. Las medidas y los procedimientos de seguridad en las referidas terminales deben ser flexibles y tener una relación directa con la amenaza existente en cada momento.

CAPITULO 2

DEFINICIONES

2.1 Acto de interferencia ilícita:

- a) Acto de violencia realizado contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;
- b) Acto de destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- c) Acto de colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;
- d) Acto de destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- e) Acto de comunicar, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;
- f) Acto de, utilizando ilícita e intencionalmente, cualquier artefacto, sustancia o arma:
 - f.1) Ejecutar un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte;

- f.2) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto, si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad de la aeronave.
- 2.2 Aeronave:** Toda maquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- 2.3 Aeropuerto internacional:** Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los tramites de aduana, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitario, así como, procedimientos similares.
- 2.4 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 mensajería, por expreso o el correo.
- 2.5 Alerta de bomba:** Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.
- 2.6 Anden:** Corredor situado al nivel del terreno, por encima o por debajo de él, y que conecta los puestos de estacionamiento de aeronave con un edificio de pasajeros.
- 2.7 Area de movimiento:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).
- 2.8 Armas cortas:** Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.
- 2.9 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.
- 2.10 Aviación general:** Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones de transporte aéreo no regulares por remuneración o alquiler.
- 2.11 Aviso de bomba:** Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que

sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeropuerto o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

- 2.12 Carga:** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.
- 2.13 Carga agrupada:** Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es transportista regular.
- 2.14 Contenedor de equipaje:** Receptáculo en el que se cargan los equipajes para su transporte a bordo de una aeronave.
- 2.15 Correo:** Despachos de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.
- 2.16 Control de estupefacientes:** Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.
- 2.17 Control de seguridad:** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- 2.18 Deposito de equipaje:** Espacio en el que el equipaje facturado y de bodega se almacena hasta su transporte a las aeronaves, así como el espacio donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo.
- 2.19 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.
- 2.20 Equipaje:** Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.
- 2.21 Equipaje de transferencia entre líneas aéreas:** Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.
- 2.22 Equipaje extraviado:** Equipaje involuntario o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.
- 2.23 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.

- 2.24 Equipaje no identificado:** Equipaje con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeropuerto y cuyo propietario no puede ser identificado.
- 2.25 Equipaje no reclamado:** Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero reclama.
- 2.26 Equipo de seguridad:** Dispositivo de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detención de Actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- 2.27 Estado de matricula:** Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- 2.28 Expedidor reconocido:** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados por la autoridad competente, en relación con la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.
- 2.29 Explotador:** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- 2.30 Inspección:** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- 2.31 Instalaciones de despacho fuera del aeropuerto:** Terminal de transporte de pasajeros o mercancía en un centro de población urbano en el que existen instalaciones de despacho.
- 2.32 Mercancías Peligrosas:** Todo artículo o sustancia que, cuando se transporte por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.
- 2.33 Miembros de la Tripulación:** Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.
- 2.34 Parte Aeronáutica:** El área de movimiento de un aeropuerto, de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.
- 2.35 Parte Publica:** El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público no viajero.
- 2.36 Pasajeros en Transito:** Pasajeros que salen de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegaron.

- 2.37 Pasajeros y equipajes de transferencia:** Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.
- 2.38 Pasarela de embarque:** Rampa actuada mecánicamente y ajustable, para proporcionar a los pasajeros acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos.
- 2.39 Permisos (Tarjeta de Identificación):** Tarjeta u otro documento expedido a las personas empleadas en los aeropuertos o a quien por razones atendibles necesiten autorización para tener acceso a los aeropuertos o cualquier otra(s) parte(s) restringida de los mismos, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo, Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares. Algunas veces, los permisos son llamados tarjeta de identificación o pase de aeropuerto.
- 2.40 Persona no admisible:** Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.
- 2.41 Plataforma:** Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento y mantenimiento.
- 2.42 Presentación:** El trámite de presentarse a un explotador de aeronave para ser aceptado en un determinado vuelo.
- 2.43 Programa de seguridad:** Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- 2.44 Puesto de estacionamiento de aeronave:** Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.
- 2.45 Puesto de presentación:** Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación.
- 2.46 Punto vulnerable:** Toda instalación en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudica seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.
- 2.47 Sabotaje:** Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus instalaciones, servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.
- 2.48 Sala de espera a la salida:** El espacio comprendido entre los puestos de presentación y la sala de espera en la parte aeronáutica.
- 2.49 Sala de espera en la parte aeronáutica:** El espacio comprendido entre la sala de

espera a la salida y las salidas en la parte aeronáutica del edificio de pasajeros.

- 2.50 Seguridad:** En (el) Anexo 17 se entiende como la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
- 2.51 Servicio de mensajería:** Actividad en los envíos a cargo de uno o más expedidores se transportan a bordo de un servicio aéreo regular como equipaje de un mensajero que viaja como pasajero, acompañado por la documentación ordinaria correspondiente al equipaje facturado del pasajero.
- 2.52 Suministros:** Artículos de naturaleza fungible que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.
- 2.53 Vehículo de Pasajeros a la plataforma:** Todo vehículo utilizado para transportar pasajero entre las aeronaves y los edificios de pasajeros.
- 2.54 Zona de clasificación de equipaje:** Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.
- 2.55 Zona de mantenimiento de aeronaves:** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye las plataformas, los hangares, los edificios, talleres, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- 2.56 Zona de mercancías:** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancías. Incluye las plataformas, los hangares, los edificios, talleres, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- 2.57 Zona de Pasajeros:** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el despacho de pasajeros. Incluye las plataformas, los hangares, los edificios de pasajeros, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- 2.58 Zona de seguridad restringida:** Zona de un aeropuerto, edificio o instalaciones cuyo acceso está restringido o controlado para los fines de seguridad y protección.
- 2.59 Zona estéril:** Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado.
- 2.60 Zona sin restricciones:** Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

CAPITULO 3

ORGANIZACION

3.1 CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA (CESA)

- 3.1.1 El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, creado mediante Decreto No.28-97, del Poder Ejecutivo, es la autoridad competente y principal organismo encargado de las labores y responsabilidades propias de la seguridad en los aeropuertos internacionales y nacionales del país.
- 3.1.2 El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) es miembro activo del Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- 3.1.3 Es responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como toda la reglamentación relacionada con la seguridad de la aviación civil.
- 3.1.4 Es responsable de definir y asignar las tareas para la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, entre las dependencias del Estado, las administraciones de aeropuertos, los explotadores y otras partes interesadas.
- 3.1.5 Disponer que en cada aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional haya un Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial, que será la autoridad responsable de coordinar la aplicación de las medidas de seguridad.
- 3.1.6 El CESA establecerá un enlace con la DGAC para tramitar todos los asuntos que competen al campo de seguridad de la aviación civil. Entre estos asuntos se encuentran las solicitudes que se deban hacer ante la OACI.
- 3.1.7 El Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial, de cada aeropuerto internacional que preste servicio a la aviación civil elaborará un programa de seguridad ajustado a las necesidades del tráfico internacional de su respectivo aeropuerto.
- 3.1.8 Disponer la creación del Consejo Nacional de Seguridad de Aeropuertos y el Comité de Seguridad para cada uno de los aeropuertos con el objeto de que presten asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de medidas y procedimientos de seguridad.
- 3.1.9 Preparar y poner en práctica programas de instrucción para reforzar la eficiencia del

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

- 3.1.10 Asegurarse que el personal encargado de los controles de seguridad han sido objeto de una verificación, son capaces de cumplir sus obligaciones y han recibido la instrucción apropiada.
- 3.1.11 Exigir que los explotadores que proporcionen servicios desde la República Dominicana, elaboren y apliquen un programa de seguridad que sea apropiado para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- 3.1.12 Fomentar la cooperación con otros Estados, en cuanto a la preparación e intercambio de información, relativa a sus programas de instrucción; así como para adaptar sus respectivos programas de seguridad de la aviación civil.
- 3.1.13 Exigir que cada explotador designe un Jefe de Seguridad.

3.2 EXPLOTADORES DE LINEAS AEREAS

- 3.2.1 Deben elaborar y someter para su aprobación al CESA un programa de seguridad que sea apropiado para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de la Aviación Civil, y luego que éste sea aprobado, implementar su aplicación.
- 3.2.2 Cada explotador debe nombrar un Jefe de Seguridad.
- 3.2.3 No transportar el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que el equipaje separado de tales pasajeros sea sometidos a otras medidas de control de seguridad.
- 3.2.4 Transportar únicamente el equipaje que haya sido autorizado y después de haber sido sometido a medidas de control de seguridad.
- 3.2.5 El equipaje facturado, así como los envíos presentados como tales por mensajeros, someterlos a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave.
- 3.2.6 Todo explotador establecerá y mantendrá un programa de instrucción que permita que los miembros de la tripulación y sus empleados, se familiaricen con las medidas y técnicas preventivas atinentes a los pasajeros, equipajes, cargas, correo, equipos, repuestos y suministros que se hayan de transportar, de manera que contribuyan a la prevención de actos de sabotaje u otra forma de interferencia ilícita, en la forma más adecuada.
- 3.2.7 Los explotadores deben asegurarse que disponen de una lista de verificación de los procedimientos para localizar bombas a bordo de las aeronaves (en vuelo o en

tierra), los cuales deberán emplearse cuando existan sospechas de sabotaje y establecerán un programa de instrucción que permitan a los miembros de la tripulación actuar de manera apropiada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita.

3.3 CARGA, CORREO, MENSAJERIA Y SUMINISTROS DEL EXPLOTADOR

- 3.3.1 El Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial y/o otra autoridad que designe el CESA, conjuntamente con las líneas aéreas, los principales agentes expedidores de carga, las compañías de servicios de mensajería, serán responsables por la seguridad de todos los envíos de carga, correo, mensajería y suministros del explotador.
- 3.3.2 Las autoridades responsables de la seguridad de la carga mencionada en la disposición anterior, elaborarán y someterán al CESA, un programa de seguridad de carga, que sea apropiado para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de la Aviación Civil, y luego que éste sea aprobado, implementar su aplicación.

3.4 ADMINISTRACION DEL AEROPUERTO

- 3.4.1 Es responsable de la designación del Coordinador del Plan de Emergencia del Aeropuerto y del Coordinador Médico del Plan de Emergencia.
- 3.4.2 En tales condiciones, es esencial que las administraciones de los aeropuertos tomen disposiciones previas para la eficaz coordinación con las autoridades de policía locales, el servicio de extinción de incendios y otros servicios esenciales para ayudar en los problemas que puedan surgir en el aeropuerto y en su vecindad, y para que estas autoridades puedan actuar inmediatamente cuando se solicite su ayuda.

CAPITULO 4

4.1 MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

Cada aeropuerto internacional adoptará medidas para evitar que se introduzcan por cualquier medio a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil internacional, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

La inspección de las personas transportadas a bordo de las aeronaves y de su equipaje de mano es una de las medidas fundamentales para impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave de transporte de pasajeros armas, objetos que pudieran utilizarse como armas u otros artefactos peligrosos. Estas medidas son necesarias en todos los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional y, si las amenazas lo justifican, pueden

extenderse a la inspección del equipaje facturado de los pasajeros.

La ampliación de esta medida fundamental lleva evidentemente a perturbar de algún modo la explotación de las aeronaves. A fin de mantener el equilibrio entre los aspectos de seguridad y los de facilitación, lo cual es de particular importancia en las terminales aéreas de pasajeros, se recomienda que las medidas de seguridad se apliquen, en lo posible, de tal forma que conserven las ventajas de la celeridad del transporte aéreo. Más allá de los requisitos básicos, las medidas adicionales deberían estar en relación directa con la amenaza concreta, en un momento dado, minimizando las interferencias de las medidas de seguridad.

El edificio terminal de pasajeros es el lugar de mayor importancia en el cual pueden aplicarse medidas de seguridad para impedir que durante los vuelos ocurran actos de interferencia ilícita.

Es posible que personas que no sean pasajeros introduzcan en un aeropuerto, en una aeronave o en los locales de una instalación aeronáutica armas o explosivos y que sea por medios distintos y no por los puntos de acceso que están reservados a los pasajeros. Entre dichos medios están:

- a) los pasajeros y sus equipajes de mano;
- b) la tripulación y su equipaje;
- c) el resto del equipaje;
- d) la carga y el correo;
- e) el personal de tierra;
- f) los suministros y el aprovisionamiento a bordo; y
- g) los vehículos.

Será necesario mantener el equilibrio entre seguridad y facilitación con particular importancia en las terminales de pasajeros. Las medidas y procedimientos de seguridad en tales terminales deberían ser flexibles y tener relación directa con la amenaza que existe en un momento dado.

Debe darse a conocer al público, en términos generales, la existencia del Programa de Seguridad de la Aviación Civil, particularmente sobre lo que aplica a los edificios terminales de pasajeros, ya que tal conocimiento podría disuadir a posibles delincuentes. Se necesita la colocación de carteles de señales adecuados en los edificios terminales de pasajeros y en las oficinas de venta de boletos de viajes del explotador y de las agencias de viaje.

Un sistema de seguridad debe comenzar en el momento en que los pasajeros compran sus boletos de viaje. El personal de venta de los mismos debe, por lo tanto, estar entrenado en observar al público para detectar a posibles delincuentes. El entrenamiento en la observación del público ayudará a identificar a los individuos que deben ser sometidos a una inspección especial de seguridad en el edificio terminal de pasajeros antes de embarcar.

Los mostradores de venta de boletos de viajes deben construirse de modo que impidan que alguien pueda tomar, mientras se halle de pie ante el mostrador, sellos para la validación, boletos de viajes, tarjetas de embarque, etiquetas para el equipaje, etc., y que logre tener acceso al área de trabajo. Además, el equipo para guardar y vender los boletos de viajes deben poder cerrarse y asegurarse cuando no esté en uso, por cuanto los documentos de viaje robados pueden utilizarse para cometer delitos de interferencia ilícita.

Si se utilizan los boletos de viajes de las líneas aéreas como un medio para autorizar y controlar el acceso de los pasajeros a las áreas estériles y a las aeronaves, se eliminará el uso fraudulento de las tarjetas de embarque. Si surge la ocasión, puede obtenerse un control eficaz de los pasajeros exigiendo los boletos de viajes de las líneas aéreas junto con un documento de identidad expedido por el gobierno, tal como un pasaporte.

Los mostradores situados junto a las puertas de embarque, para recibir y guardar los boletos de viajes que entregan los pasajeros antes de subir a bordo de una aeronave, deben estar equipados con una caja provista de una ranura y cerrada que sea parte integral del mostrador, de modo que las personas no autorizadas no puedan tomar en ausencia del personal autorizado los boletos de viajes y la documentación de transferencia.

Además de los puestos de control de seguridad, será necesario que el personal de los servicios de seguridad de aeropuerto vigile las zonas públicas y las restringidas de pasajeros de la terminal, a fin de protegerse contra actos de interferencia ilícita. Es conveniente que esta vigilancia constituya una medida disuasiva visible, mediante la presencia de guardias uniformados y cámaras de televisión en circuito cerrado (CCTV) en lugares destacados, cuando se dispone de estos equipos.

Deben exigirse barreras de seguridad para impedir el acceso de personas no autorizadas a las cintas transportadoras desde el punto en que el equipaje, la carga y el correo se colocan en las mismas hasta el punto de descarga y las áreas de manipulación y reunión de la carga.

A fin de mantener sin interrupciones el límite entre la parte aeronáutica y la parte pública del aeropuerto de forma eficaz y económica, es esencial que el número de puntos de acceso a la parte aeronáutica se reduzca a un mínimo absoluto y se establezcan controles para asegurar que sólo el personal autorizado para permanecer en la parte aeronáutica pueda entrar atravesando la terminal de pasajeros. También deben adoptarse medidas para asegurar que sólo suban a bordo de las aeronaves los pasajeros que vengan de la terminal y que hayan sido debidamente despachados.

En aquellos lugares en que el público puede entrar libremente y sin supervisión, las puertas de los edificios para pasajeros que dan a las plataformas deben estar cerradas cuando no se utilicen. Aquellas puertas necesarias como salidas de emergencia y que no estén supervisadas, deben estar equipadas con alarmas audibles y visuales que puedan vigilarse desde un lugar supervisado, como el centro de control de seguridad del aeropuerto. La utilización de dispositivos frangibles o de cubiertas sobre las barras de activación de las salidas de emergencia disuade su uso impropio.

Las pasarelas de embarque para pasajeros y otros dispositivos utilizados para la carga de aeronaves deben poder cerrarse para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves estacionadas en tales lugares.

4.1.1 Zonas de seguridad restringidas

Las zonas de seguridad restringidas son aquellas a las que es necesario proteger, guardar y equipar de modo particular por sus condiciones de vulnerabilidad. No debe permitirse la costumbre de recibir pasajeros al pie del avión, por que esta práctica lleva al abuso.

Los "salones VIP" deben diseñarse de modo que solamente se tenga acceso a esas áreas desde la parte pública. En la reglamentación del uso de esos locales debe preverse que no pueda transgredirse el límite entre la parte pública y la parte aeronáutica del aeropuerto. Las rutas que llevan desde dichos salones hasta las plataformas y que se desvían de los lugares de inspección deben contar con un puesto de control de seguridad que debe estar cerrado cuando no se use.

Debe garantizarse la seguridad de las zonas estériles. Deben cerrarse o controlarse todos los puntos de acceso posibles. Antes de volver a poner en funcionamiento las zonas estériles, las mismas deben inspeccionarse a fondo.

Los lavabos y escaleras, así como los huecos de los ceniceros de pie, etc., son lugares en los que se pueden colocar artefactos y sustancias para sabotajes. Por lo tanto, tales objetos deben inspeccionarse periódicamente y vigilarse en general.

Muchos aeropuertos tienen terrazas o áreas para el público espectador, que son parte de la terminal de pasajeros y dan hacia las aeronaves estacionadas en las plataformas. Dependiendo del grado de seguridad requerido en un momento dado, se deberá controlar el acceso a esas áreas y supervisarlas por medio de guardias o de un sistema de televisión en circuito cerrado (CCTV).

Se deben utilizar bolsas transparentes para que los pasajeros lleven los artículos comprados libres de impuestos, reduciendo con ello a un mínimo la posibilidad de que estos bultos se utilicen para esconder armas o artefactos de sabotaje.

La autoridad de seguridad competente, de acuerdo con las leyes nacionales, debe hacer arreglos para que se disponga de oficiales de la autoridad de policía con facultades para actuar en casos en que se sospeche que hay actividades ilícitas y para interrogar a personas sospechosas.

A fin de proteger a los pasajeros en las zonas públicas de la terminal, deben considerarse, para aplicarlas selectivamente en función de las amenazas, algunas de las medidas siguientes:

- a) llevar a cabo, en la medida de lo posible, las operaciones de emisión de boleto de

viaje y presentación de pasajeros en un lugar apartado en el caso de explotadores que son especialmente blancos de amenaza;

- b) disminuir la posibilidad de identificar a los pasajeros de explotadores que son blancos de amenaza utilizando mostradores de despacho comunes para varias compañías;
- e) apostar un mayor número de agentes de seguridad armados en lugares bien visibles;
- d) destacar un mayor número de agentes secretos de seguridad;
- e) reducir el número de puntos de acceso a la parte pública de la terminal;
- f) inspeccionar al azar las personas que entren en la terminal;
- g) inspeccionar al azar los vehículos y las personas que se acerquen a la terminal;
- h) imponer más restricciones al acceso de vehículos públicos a los estacionamientos contiguos a la terminal;
- i) eliminar las casillas públicas para el equipaje o limitar su utilización;
- j) disponer de un mayor número de equipos de perros detectores de explosivos apostados en lugares bien visibles;
- k) aplicar a los cristales de las partes públicas de la terminal una película resistente a las explosiones o sustituirlos por otro tipo de material;
- l) educar al público mediante señales, carteles y avisos orales por lo que respecta al equipaje no vigilado y a los bultos que se llevan por encargo de terceros; y
- m) utilizar más circuitos cerrados de televisión para vigilar las partes públicas de la terminal y las aproximaciones a la misma.

4.1.2 Fuerzas de seguridad

Cuando se requiera mayor seguridad, será necesario tomar previamente disposiciones para poner en vigor medidas adicionales de seguridad. En estas disposiciones deben incluirse, entre otras cosas, la disponibilidad de una fuerza de seguridad con gran movilidad, equipada con equipo de radiocomunicaciones y de otro tipo, para aumentar la protección proporcionada a las aeronaves y a las instalaciones y servicios del aeropuerto.

4.1.3 Protección del perímetro

Es esencial la vigilancia del perímetro y de los alrededores de los aeropuertos, para protegerlos contra ataques efectuados desde terrenos fuera del aeropuerto y dirigidos a las aeronaves, a las instalaciones y servicios de aeronáuticas. Esta vigilancia debe llevarse a cabo mediante el patrullaje del perímetro de los aeropuertos, mediante guardias convenientemente equipados, puestos de observación, CCTV, y otros dispositivos de detección de intrusiones. Debe prestarse particular atención a las áreas que, por su naturaleza, proporcionen escondrijo fácil a los sabotadores, tales como zonas de vegetación, de estacionamiento de vehículos, etc., y las áreas situadas bajo las trayectorias de aproximación y despegue de las aeronaves.

Debe ejercerse una vigilancia regular mediante patrullas y por medios tales como sistemas CCTV para supervisar las áreas terminales y las plataformas, las instalaciones de carga aérea (ya sea dentro o fuera de los aeropuertos) y otras áreas que puedan ser vulnerables.

La seguridad de los límites entre la parte aeronáutica y la parte pública y las medidas conexas deben mejorarse aumentando la cantidad de personal de seguridad asignado a controlar los lugares de acceso y a patrullar las barreras y los puntos vulnerables. Debe intensificarse el control de seguridad en todos estos lugares e inspeccionarse muy cuidadosamente al personal y a los vehículos que entren en la parte aeronáutica. No sólo debe aumentarse la cantidad de personal que efectúa las patrullas de seguridad, sino la frecuencia de las mismas. Si fuese posible, debe reducirse aún más la cantidad de puntos de acceso a la parte aeronáutica, para concentrar los esfuerzos en aquellos que permanezcan abiertos.

4.1.4 Protección rigurosa

Debe aumentarse el personal empleado para proteger las aeronaves e instalaciones y para patrullar las zonas de estacionamiento de aeronaves. También deben aumentarse la frecuencia de las patrullas y el grado de vigilancia. Entre las áreas protegidas deben figurar las instalaciones de mantenimiento y talleres de revisión, instalaciones y servicios operacionales, instalaciones de almacenamiento de combustible, vehículos de combustible y de servicio, zonas de manipulación y depósito de equipaje, carga y correo.

Para proteger las aeronaves en el área de movimiento se deberán reforzar las patrullas móviles y aumentar su frecuencia. Cuando exista un riesgo concreto de ataque a una aeronave en particular, ésta debe ser escoltada por guardias de seguridad durante su trayecto entre la pista y el puesto de estacionamiento de seguridad.

Los vehículos utilizados deben tener el equipo de radiocomunicaciones adecuado que les permita operar en las pistas y calles de rodaje muy cerca de las aeronaves en movimiento. Las áreas del aeropuerto inmediatamente adyacentes a las pistas en uso deben inspeccionarse antes del vuelo de una aeronave objeto de amenaza, verificándose que no hay atacantes en el área, y el mismo criterio debe aplicarse a las áreas de despegue y de aproximación fuera de los límites del aeropuerto.

4.1.5 Vuelos de gran riesgo

Las aeronaves deben ser registradas en el punto en donde inician sus servicios, antes de comenzar la maniobra de carga, para investigar si hay artefactos de sabotaje o armas.

4.2 INSPECCION DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

Principios

La inspección y el registro de los pasajeros y de su equipaje de mano son parte esencial de las medidas de protección propugnadas por la OACI. A este elemento esencial se le ha prestado particular atención en numerosas resoluciones de la asamblea, decisiones del consejo, documentos técnicos, reuniones y seminarios. En el otoño de 1992, el 29 Período de Sesiones de la Asamblea ratificó la importancia de esta medida en la Resolución A29-5.

La inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano debe realizarse mediante detectores de metales, aparatos de rayos X y otros dispositivos, o mediante el registro manual o una combinación de ambos procedimientos.

Estos procedimientos habrán de aplicarse a todos los vuelos internacionales y a los vuelos interiores que conecten con los internacionales. Debe aplicarse el mismo procedimiento a todos los vuelos interiores. En este último caso, el CESA debe determinar la aplicación de dicha medida basándose en la evaluación de la amenaza reinante.

La primera oportunidad que se ofrece para la inspección de los pasajeros y de su equipaje es cuando éstos llegan al mostrador del explotador para presentarse o comprar un boleto de viaje inmediatamente antes del vuelo. En este lugar puede efectuarse una primera observación o inspección mediante procedimientos tales como la aplicación de métodos concebidos para identificar personas o equipaje que deban examinarse con especial atención. Esto conllevará que se les exija prueba de identidad y aislar el equipaje facturado y de bodega en el mostrador de presentación para tramitarlo de forma especial. El procedimiento debe comprender también preguntas a determinados pasajeros para asegurarse de que el equipaje facturado y de bodega lo empaquetó personalmente el pasajero. Será, por consiguiente, necesario alertar al personal del puesto de inspección de pasajeros o avisarle por anticipado qué personas es necesario inspeccionar con especial atención. Esto puede efectuarse acompañando al pasajero, notificando previamente al puesto de inspección o marcando el billete o la tarjeta de embarque con una señal convenida de antemano.

Todos los pasajeros y todo su equipaje de mano deben ser objeto de inspección antes de que se le permita tener acceso a una aeronave o a zonas estériles.

El Estado puede decidir, que se aplique esta regla a la tripulación y a toda persona que haya de entrar en una aeronave.

Deberá prohibirse el paso a toda persona que se niegue a someterse a la inspección antes de embarcar, de entrar en una aeronave o ingresar a una área estéril.

Serán entregadas a un oficial de la autoridad de policía, las personas a quienes no se les permita tener acceso, por negarse a someterse a la inspección o por razones de seguridad. Este hecho debe comunicarse a todos los explotadores del aeropuerto, a fin de prever la situación en que el pasajero, disuadido por la atención adicional, cambie sus planes y viaje por otra línea aérea.

Los explotadores deben tener autoridad para negarse a transportar a todo pasajero a quien consideren que constituye una posible amenaza para la seguridad de la aeronave.

No se debe permitir que los particulares conserven en su poder ningún objeto durante la inspección de su persona y debe exigírseles, que se despojen de todo objeto de metal (llaves, encendedores, cortaúñas, artículos envueltos en papel aluminio como los cigarrillos, etc.) antes de someterse a la inspección.

Deben hacerse indagaciones si una persona lleva consigo una cantidad excesiva de metal, por encima de un nivel predeterminado. Solamente una vez llevados a cabo satisfactoriamente los procedimientos adicionales, así como la inspección de todos los bultos de mano, debe permitirse el paso de dicha persona más allá del puesto de control. Si el procedimiento normal de inspección no bastará para levantar toda sospecha de una persona, debería someterse a un cacheo.

No debe permitirse el embarque de personas que no queden plenamente libres de sospecha mediante los trámites de inspección. El cacheo de la persona debe realizarse en privado. Si no se cuenta con cabinas especiales, pueden usarse con este fin mamparas portátiles. En todos los casos, el cacheo de la persona sólo debe realizarlo una persona del mismo sexo y preferiblemente en presencia de un tercero.

El personal de inspección debe siempre mantenerse alerta con respecto a lo siguiente:

- a) maletines de mano y otros artículos que parezcan ser desacomumbradamente pesados. Debe efectuarse una inspección directa, minuciosa y también mediante rayos X, si se juzgara apropiado, para asegurarse de que no contienen armas ni otros artículos peligrosos;
- b) maletines y contenedores con doble fondo. Todos estos artículos deben inspeccionarse ordinariamente mediante una inspección directa y de rayos X para prevenir cualquier peligro posible;
- c) calculadoras, máquinas de fotografía y artículos semejantes que pudieran utilizarse para esconder armas y explosivos. Tales dispositivos deben inspeccionarse para

comprobar que funcionan como es debido. A los objetos que parezcan ser desacostumbradamente ligeros o pesados deberá someterse a inspección directa y también a rayos X, si se juzga necesario, para protegerse contra armas y explosivos ocultos. Los objetos que presenten signos de modificación de la caja, conmutadores externos, pilas o cables debe ser tratados con gran precaución.

- d) cualquier persona o equipaje de mano puede llevar o contener diversas armas o artefactos peligrosos. Es importantísimo que cuando se detecte un arma durante la inspección de una persona y de su equipaje no se interrumpa la inspección. El descubrimiento de un arma obliga a continuar inspeccionando en busca de otras armas o artefactos peligrosos. Los oficiales de la autoridad de la policía deben ordenar la evacuación de dicha zona si se sospecha de que hay otro artefacto.

Nota.- La inspección manual de un bulto debe efectuarse en presencia de su propietario.

Es necesario asegurarse de que no existe la posibilidad de que los pasajeros sometidos a control de seguridad se mezclen o entren en contacto, a la salida o a la llegada, con otras personas que no hayan sido sometidas a dicho control, una vez franqueados los puestos de control de los aeropuertos. Si se produce esa mezcla o contacto, se inspeccionará nuevamente a los pasajeros en cuestión y su equipaje de mano, antes de embarcar en la aeronave.

Además de una dotación normal de personal, todo sistema de inspección debería utilizar también equipo técnico. El registro manual de personas y de equipaje de mano puede ser eficaz, a condición de que se disponga de tiempo suficiente y los procedimientos estén a cargo de un personal bien adiestrado y con la competencia para ello. El uso de detectores de metales y de aparatos de rayos X aumentará la eficacia de la tarea y facilitará el movimiento de los pasajeros. Es importante el registro manual directo de los objetos que no pueden ser inspeccionados satisfactoriamente mediante control electrónico.

En los párrafos siguientes se describen tres sistemas básicos de inspección y se comparan sus respectivas ventajas e inconvenientes. En todos los casos en que los dispositivos y sistemas de seguridad estén emplazados en un lugar fijo, será necesario protegerlos para impedir intromisiones cuando no están en uso.

4.2.1 Plan de puerta de embarque. La inspección se lleva a cabo inmediatamente antes del embarque en un puesto de control situado en la puerta o puertas de embarque que llevan a la aeronave. Cada puerta de embarque puede ser una puerta o una pasarela que lleve directamente a la aeronave o a una puerta que dé a una plataforma desde la cual se llega a la aeronave. La inspección se lleva a cabo cuando comienza el trámite de embarque de pasajeros y se abre la puerta de embarque o pasaje que lleva a la aeronave. Debe disponerse de personal y de equipo para atender los volúmenes previstos de pasajeros en un período de tiempo óptimo; es decir, que la naturaleza del trámite exige suficiente personal y equipo para evitar demoras importantes a los vuelos. El puesto de control sólo requiere estar dotado de personal cuando se lleva a cabo la inspección. Sin embargo, el puesto de

inspección y el acceso por el puesto de control deben estar cerrados cuando no se usan.

4.2.2 Plan de zona de espera.

La inspección se realiza a la entrada de una zona especialmente destinada a "contener" a todos los pasajeros que aguardan un vuelo determinado. La zona se cierra (es decir, se mantiene "estéril") mediante paredes o barreras adecuadas y puntos de acceso controlados. La zona de espera también puede ser un vehículo destinado a transportar pasajeros hasta las aeronaves estacionadas en puntos distantes. La puerta que lleva a cada una de las pasarelas o a la plataforma se mantiene cerrada hasta que se inicia el embarque, momento en que todos o casi todos los pasajeros y su equipaje de mano se han inspeccionado. Para mantener la "esterilidad", la zona debe permanecer cerrada cuando no se usa. Si la zona no se cierra, deberá registrarse antes de usarla, para asegurarse de que no hay armas ni artefactos peligrosos ocultos que puedan ser utilizados posteriormente por un posible delincuente o por un cómplice. Para realizar la inspección se necesitará menos personal y equipo, ya que usualmente se dispone de más tiempo. El puesto de control sólo debe estar dotado de personal cuando se está llevando a cabo la inspección.

4.2.3 Plan de salón principal.

La inspección se realiza a la entrada de un salón principal, o de un ala contigua o auxiliar que tiene varias puertas de embarque. Todos los puntos de acceso deben controlarse para mantener la "esterilidad". Una vez establecida la "esterilidad" mediante una inspección a fondo al iniciarse las operaciones de cada día, debe mantenerse cerrada la zona o vigilarla cuando no está en uso. Dado que los salones principales "estériles" suelen utilizarse constantemente, o por lo menos mientras la terminal está abierta y es accesible al público, no es necesario efectuar inspecciones frecuentes.

4.2.4 El puesto de inspección

El espacio destinado a la inspección de los pasajeros debe facilitar el despacho de personas. Habrá que proporcionar espacio suficiente para el personal, los oficiales de la autoridad de policía cuando corresponda, el equipo de seguridad, las mesas de registro y una zona de cacheo de personas, si se juzga necesario. En la Parte 1 del Manual de Planificación de Aeropuertos figura información al respecto.

Al seleccionar los lugares adecuados para ubicar los puestos de inspección es necesario tener en cuenta, por lo menos, los siguientes factores:

- a) la radiofrecuencia en la que probablemente se transmita la interferencia y la frecuencia de funcionamiento del equipo de seguridad;
- b) la intensidad de la señal que probablemente afecte al equipo de seguridad; y
- c) el grado de interferencia que probablemente ocurra.

Algunos Estados exigen que los puestos de inspección se identifiquen mediante letreros en los que se anuncie que los pasajeros y su equipaje de mano serán registrados y que está prohibido tener en la cabina de pasajeros armas de fuego y otros artefactos peligrosos. También se especifica frecuentemente que las leyes autorizan el registro. En el Apéndice 19 del Doc. 8973, de la OACI, se incluyen varias muestras de letreros.

El puesto de inspección debe estar dotado de detectores de metales para acelerar el despacho de las personas, y de una cabina u otra dependencia aislada en la que pueda practicarse el cacheo en privado.

En todo puesto de inspección, la anchura del pasillo sólo debe permitir el acceso de una persona a la vez, para reducir la posibilidad de que se abra paso hacia una aeronave alguien que no haya cumplido con las formalidades de seguridad.

Debe ser posible aumentar rápidamente la capacidad de cada puesto de control para poder despachar gran número de pasajeros. Para este fin, debe haber otras instalaciones situadas y diseñadas de modo que puedan cerrarse cuando no se necesiten, sin obstaculizar el proceso en curso.

Es necesario que el despacho de los pasajeros y del equipaje de mano se haga en instalaciones contiguas.

En el puesto de inspección deben instalarse mesas para poder registrar manualmente el equipaje de mano. Dichas mesas deben ser lo suficientemente altas como para permitir la inspección sin exigir que el inspector tenga que inclinarse. También deben ser lo suficientemente anchas como para dejar cierta distancia entre el equipaje y el pasajero. Debe permitirse que éste presencie el examen, pero no que interfiera en la labor del inspector.

Cuando se utilicen los rayos X para la tramitación del equipaje de mano:

- a) en el puesto de control debe haber espacio suficiente de forma que los pasajeros no se alejen de su equipaje de mano a una distancia mayor que la indispensable para llevar a cabo el examen; y
- b) algunos aeropuertos deben establecer el requisito de que un porcentaje mínimo de los equipajes de mano se abra para ser inspeccionados directamente.

Si el aparato de rayos X expone el bulto que se ha de examinar a más de un miliroentgen, debe colocarse un aviso para aconsejar a los pasajeros que retiren del equipaje todas las películas para proceder al registro manual.

En el caso de aparatos de rayos X "inocuos (daños) para las películas" debe colocarse en un lugar bien visible del puesto de control un aviso adecuado indicando que:

- a) la inspección no dañará las películas corrientes sin revelar;
- b) deben retirarse del equipaje para proceder al registro manual las películas de rayos X, las destinadas a fines científicos y las ultrasensibles; y
- c) los pasajeros pueden solicitar que se inspeccionen manualmente el equipo fotográfico y los rollos de películas.

Actualmente existe en el mercado un dispositivo protector de películas que se puede emplear para proteger las películas que probablemente se expongan a los rayos X, como parte del programa de inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano. Todo artículo oculto en un dispositivo de ese tipo aparecerá en la imagen del monitor de rayos X como un objeto oscuro. Este dispositivo puede usarse también para ocultar armas de fuego o de otro tipo, explosivos y artefactos incendiarios; por eso, debería informarse de ello a los encargados del funcionamiento de los aparatos de rayos X y pedírseles que registren manualmente todo bulto del equipaje de mano que contenga algún objeto que no pueda identificarse fácilmente mediante la inspección por rayos X.

Cuando una película ultrasensible sin revelar haya sido objeto de varias inspecciones mediante aparatos de rayos X, el efecto acumulativo sobre la película puede ser irreparable. Por lo tanto, deberían adoptarse disposiciones para los usuarios de películas comerciales, tales como los camarógrafos de noticiarios, que suelen enviarse al extranjero por períodos de varios meses y que transportan cantidades considerables de películas, a fin de que dichas películas puedan ser objeto de un procedimiento especial, en vez de someterlas a la inspección por rayos X.

Nota.- Si bien el riesgo de dañar la película es mínimo, la percepción del riesgo por parte de los pasajeros hará que éstos sean reticentes a exponer los aparatos con película a los rayos X. En tales casos, la inspección manual, cuando pueda despacharse satisfactoriamente el objeto por este medio, reducirá al mínimo el enfrentamiento entre los pasajeros y el personal de seguridad.

Para poner a prueba el equipo de inspección de pasajeros y equipaje y al personal, de seguridad deben utilizarse como objetos de ensayo armas de fuego descargadas y explosivos simulados. Como protección contra su uso ilegal debe imponerse el control estricto y la protección de todos estos artículos.

Cuando en el curso de la inspección se descubran armas de fuego o de otro tipo, o artefactos peligrosos se procederá de la manera siguiente:

- a) retírese el artículo del pasajero, si se descubre en el curso de la inspección manual;
- b) no se toque ni se retire el artículo si se descubre en el equipaje, a menos que esa medida sea indispensable por razones de seguridad, por ejemplo, para asegurarse de que el pasajero no podrá apoderarse del mismo; y

- c) notifiqúese inmediatamente al oficial de la autoridad de policía que atiende al puesto de control.

Los artículos incautados por un oficial de la autoridad de policía u otra autoridad de un puesto de inspección deben manipularse y retirarse según lo previsto por la legislación nacional.

El oficial de seguridad del aeropuerto deberá asegurarse de que se mantiene un registro preciso de todos esos artículos, así como de los abandonados en el aeropuerto o en las aeronaves.

4.2.5 Personal Necesario

El personal de un puesto de inspección debe ser adecuado para desempeñar las siguientes funciones:

- a) dirigir a los pasajeros a través del detector de metales de pórtico y pedirles que coloquen sus equipajes en las cintas transportadoras hacia los aparatos de rayos X;
- b) vigilar el indicador del detector de metales;
- c) llevar a cabo, cuando sea necesario, procedimientos de inspección complementarios con un detector manual de metales, o mediante registro manual o una combinación de ambos procedimientos;
- d) observar la pantalla del aparato de rayos X;
- e) inspeccionar a mano artículos que exijan otros procedimientos; y
- f) supervisar puestos de inspección en los que haya mucho trabajo.

El personal del puesto de inspección debe ser cuidadosamente seleccionado, instruido, sometido a pruebas y examinado, para asegurarse de que posee las calificaciones, los conocimientos y la pericia necesarios antes de que se le otorgue el certificado para llevar a cabo la tarea de inspeccionar en los puestos de inspección.

Debe instruirse al personal de los puestos de control sobre el modo de interpretar las imágenes de rayos X. Al considerarse la dotación de personal de los puestos de control debe tenerse en cuenta la necesidad de tener personal femenino y masculino para que los pasajeros puedan ser registrados por alguien del mismo sexo.

El personal debe prestar servicios en los diversos puestos de control de forma rotativa. No deberá exigirse a ninguna persona que esté continuamente atenta a la pantalla de rayos X por más de 30 minutos y no deberá reanudar la misma tarea por lo menos durante 60

minutos.

En vez de la orientación general expuesta, se puede hallar una fórmula más precisa para determinar el personal necesario en los puestos de inspección. Para esa fórmula deberá tenerse en cuenta la circulación de pasajeros prevista, los horarios de los vuelos, los tipos de aeronave y la posible necesidad de tener que inspeccionar a otras personas que no sean pasajeros.

El personal necesario para colaborar con la autoridad de policía en los puestos de control variará de un aeropuerto a otro, y este asunto incumbe a las autoridades del CESA.

4.2.6 Objetos prohibidos

No debe permitirse que los pasajeros lleven a la aeronave las siguientes clases de objetos:

- a) los que están hechos, o pueden ser utilizados, para el ataque o la defensa, tales como armas de fuego o armas blancas, punzantes, con filo o contundentes, entre las que se incluyen macanas, hachas y bastones cargados o provistos de punta;
- b) granadas, explosivos, municiones o material incendiario;
- c) sustancias inflamables, corrosivas o tóxicas, incluyendo los gases, estén sometidos a presión **G** no; y
- d) imitaciones de cualquiera de los objetos descritos antes.

Será también conveniente prohibir que los pasajeros lleven consigo los siguientes artículos:

- a) todo objeto corriente que pueda utilizarse como arma ofensiva o defensiva, por ejemplo: hachas para hielo, bastones de punta metálica, navajas de afeitar, tijeras puntiagudas largas o cortas, cuchillos, herramientas profesionales, recipientes con aerosol; y
- b) otros objetos que puedan dar lugar a sospechas fundadas.

Nota.- Una vez que se haya determinado que la posesión de un objeto, como cualquiera de los descritos en los párrafos precedentes no contraviene las leyes nacionales, y si se considera que no ha habido intención dolosa por parte del pasajero, debe retirarse el artículo y despacharlo como equipaje facturado o de bodega con el correspondiente cupón de reclamo. Sería conveniente que tales artículos se embalaran en un recipiente de material opaco. En tales casos, debe asegurarse el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 18 Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

4.2.7 Personalidades destacadas y casos especiales

Aunque el Estado Dominicano pueda otorgar a determinados pasajeros inmunidad diplomática según el Convenio de Viena, esas personas deberán someterse a la inspección rutinaria previa al embarque. No obstante, no tienen que someterse a registro manual las valijas diplomáticas precintadas que lleven consigo. Los demás bultos de mano tienen que tramitarse en la forma habitual.

Se debe eximir del trámite de inspección a los Jefes de Estado visitantes y a su comitiva, así como también a los Jefes de Misiones Diplomáticas. Debe notificarse previamente al explotador y a los servicios de seguridad del aeropuerto los arreglos de viaje hechos para dichas personas, a fin de que no surjan inconvenientes. Los arreglos con respecto a dichas personas deben exigir que se le escolte a través de la terminal de pasajeros hasta la aeronave.

Es importante que los miembros y otros funcionarios superiores del gobierno den ejemplo al público viajero y a los oficiales de seguridad responsables de la inspección de los pasajeros y de sus equipajes de mano, presentándose voluntariamente ellos mismos con sus efectos personales para ser inspeccionados y registrados a la vista del público. Estos ejemplos tendrán un efecto positivo inestimable en la actitud de todas las partes interesadas y servirán para reforzar la importancia de los procedimientos.

No debe reunirse en forma habitual al registro en privado. Será necesario sólo en aquellas ocasiones en las que se considere inapropiado el trámite normal. Quedan comprendidos en esta categoría los agentes armados autorizados, las personas impedidas, los pasajeros con muletas, en sillas de ruedas, en camillas o que usen prótesis tales como miembros artificiales, así como las personas que lleven artículos de gran valor o sumamente delicados.

4.3 CONTROL DE LOS PASAJEROS INSPECCIONADOS

4.3.1 Pasajeros en tránsito o transferencia a otro vuelo

No debe exigirse la inspección ni el registro de los pasajeros en tránsito o que transfieren a otro vuelo, ni de sus equipajes de mano, antes de admitirlos a la zona estéril de un aeropuerto si, a juicio del Supervisor y Coordinador de Seguridad, para la inspección, registro en ruta y en el aeropuerto de embarque, se han seguido normas iguales o comparables a las del Estado que los admite. Sin embargo, los aeropuertos deberán establecer medidas de control aplicables a dichos pasajeros y a su equipaje de mano con el fin de impedir que se introduzcan a bordo de la aeronave artículos no autorizados.

Deben tomarse precauciones especiales para controlar a los pasajeros y al equipaje en tránsito o de transferencia a otro vuelo, entre ellas la vigilancia de las zonas de tránsito (salas de llegada y de salida), las áreas de depósito y de selección de equipajes. Cuando un pasajero en tránsito o de transferencia haya tenido acceso a las áreas de equipaje facturado o de reunión del equipaje, deberá ser sometido nuevamente a inspección antes de que se

embarque o tenga contacto con otros pasajeros ya inspeccionados.

Si se sabe que un vuelo particular está en una situación que permite proveer un aumento de amenazas será prudente que desembarquen todos los pasajeros con su equipaje de mano durante la escala de tránsito y realizar una inspección del interior de la aeronave a la que los pasajeros han tenido acceso durante el vuelo para asegurarse de que no se ha dejado ningún artículo a bordo, en el caso de que un pasajero hubiera tratado de desembarcar según lo mencionado en el siguiente párrafo.

Es posible que algunos pasajeros desembarquen en un aeropuerto anterior al de destino y que su equipaje continúe en viaje. En consecuencia, es importante saber el paradero de los pasajeros para que en caso de que desembarquen se recupere su equipaje facturado y de mano. Deberán establecerse procedimientos al respecto mediante un método para contar los pasajeros o cortar un talón de la tarjeta de embarque u otro método aceptable de efectuar un control adecuado. (Para más detalles, véase el Apéndice 15 del Doc. 8973 de la OACI). Se deben establecer procedimientos para asegurarse de que los pasajeros que desembarcan en su punto de destino no dejan ningún objeto a bordo.

4.3.2 Separación de las corrientes de circulación de los pasajeros

Todas las medidas de inspección y control de pasajeros y de su equipaje de mano o facturado serán inútiles si, después de haber sido inspeccionado, un pasajero pudiera cruzarse o tener contacto con otro pasajero que no hubiera sido objeto de los mismos procedimientos.

Durante el diseño o modificación de las instalaciones, los administradores de aeropuerto y los explotadores deben asegurarse de que no será posible que los pasajeros que hayan sido objeto de inspección se crucen o tengan contacto, después de pasar el puesto de inspección de seguridad y antes de embarcar, con pasajeros que no hayan sido objetos de inspección y registro.

Esta medida puede aplicarse separando en el tiempo o en el espacio, o en ambos, la corriente de los pasajeros que llegan de la corriente de los que salen, así como la circulación del tráfico de pasajeros nacional e internacional.

4.4 PERSONAS QUE VIAJAN EN CONDICIONES JURIDICAS ESPECIALES

4.4.1 Personas que viajan bajo custodia.

- a) No debe transportarse ninguna persona presa a bordo, a menos que esté bajo custodia de uno o más oficiales de la autoridad de policía.
- b) Con la debida anticipación, los oficiales de la autoridad de policía u otras personas autorizadas deben notificar a un representante acreditado del explotador la fecha propuesta para transportar a una persona presa, o lo antes posible en caso de

emergencia, acerca de la identidad de la persona bajo custodia, en qué vuelo se ha dispuesto el transporte y si se le considera peligrosa o no.

- c) Ningún explotador debe aceptar como pasajero a una persona presa y su custodia, a menos que se haya convenido previamente con los Estados y los otros explotadores que tengan que intervenir en ruta y en el punto final de destino previsto. En tales casos, debe notificarse con suficiente anticipación al explotador, de modo que éste pueda hacer los arreglos previos.

Cuando una parte de las instalaciones de la terminal situada entre los puestos de inspección y el punto de embarque en la aeronave haya sido utilizada por pasajeros que llegan sin haber sido objeto de inspección, esta zona debe ser esterilizada e inspeccionada por completo antes de que se proceda a cualquier embarque.

En el caso de que no pueda evitarse el cruce ni el contacto con pasajeros que no hayan sido sometidos a inspección o que la inspección haya sido inadecuada, los pasajeros que salen deben ser objeto de un nuevo registro antes de embarcar en la aeronave.

- d) Un representante acreditado del explotador debe advertir a los oficiales de custodia acerca del posible peligro que para la seguridad del vuelo de la aeronave tendría su intervención durante un Acto de Interferencia Ilícita actuando sin instrucciones del piloto al mando.
- e) Los oficiales de custodia deben asegurarse de que la persona presa no lleva contrabando, armas, cerillas u otros artículos que pudieran ser peligrosos.
- f) Los oficiales de custodia deben contar con los dispositivos de sujeción apropiados que se emplearán en el caso de que decidan que ello es necesario. En circunstancias normales, no debe amarrarse a una persona presa a ninguna parte de la aeronave, inclusive asientos, mesas, etc.
- g) Las custodias no deben llevar a bordo macanas, granadas lacrimógenas ni otros artefactos paralizantes que arrojen gases.
- h) Las custodias deben identificarse debidamente ante el personal de seguridad, los oficiales de la autoridad de policía en servicio y el personal auxiliar de a bordo, solicitando que se comunique su presencia a bordo y el asiento que ocupan al piloto al mando, quien debe acusar recibo de esa información.
- i) Los demás miembros del personal de seguridad y los pasajeros autorizados a portar armas de fuego a bordo deben ser advertidos de que viajan también personas presas con custodias y dónde están ubicados.
- j) Las personas bajo custodia deben embarcarse antes que los demás pasajeros y desembarcar después de que éstos hayan abandonado la aeronave.

- k) Deben estar sentadas lo más lejos posible, hacia el fondo de la cabina de pasajeros, pero no en un salón, ni cerca o directamente enfrente de una salida.
- l) Deben sentarse exclusivamente en una fila de dos o más asientos, y por lo menos una de las custodias debe estar sentada entre la persona bajo custodia y el pasillo.
- m) Deben estar acompañadas y vigiladas en todo momento, incluso cuando vayan a los lavabos.
- n) No deberá servirse bebidas alcohólicas a las custodias ni a las personas presas mientras se encuentren a bordo de la aeronave.
- o) A criterio de las custodias se puede servir comida a las personas presas, pero no proporcionarles cubiertos de metal ni cuchillos.
- p) Un explotador debe negarse a aceptar personas presas si, a juicio del representante acreditado del explotador, la aceptación pudiese constituir un riesgo para la seguridad de los demás pasajeros.

4.4.2 Presos peligrosos

Debe exigirse como mínimo dos custodias por persona presa considerada peligrosa por el organismo de custodia o a juicio del representante acreditado del explotador. En un mismo vuelo no debería transportarse a más de un preso de esta categoría y su custodia.

Personas mentalmente trastornadas.

- a) Podrá aceptarse el transporte de una persona mentalmente trastornada, considerada como amenaza para la seguridad del vuelo, si va acompañada de alguien físicamente apto para contrarrestar toda actitud indócil durante el vuelo y capacitado para administrarle calmantes en caso de que lo exija y autorice una autoridad competente.
- b) Si una persona mentalmente trastornada necesita tomar calmantes antes de la salida, ninguna etapa del vuelo debe durar más tiempo que el efecto del calmante administrado.
- c) El explotador puede rechazar el embarque de una persona en esas condiciones cuando, según la opinión de los representantes de su personal médico y de seguridad, lo juzgue necesario.

Personas deportadas. Debe evaluarse cada solicitud de transporte, y consultarse a los explotadores al respecto, para determinar si la persona constituye una amenaza a la seguridad del vuelo o si son necesarias otras medidas como las anteriormente indicadas.

4.5 EQUIPAJE FACTURADO

Principios

Una de las medidas para control de seguridad consiste en inspeccionar el equipaje facturado mediante detectores de rayos X, detectores de vapores explosivos, detectores de neutrones y perros entrenados. Para que este control de seguridad sea completo debe también asegurarse de que:

- a) solamente se transportan a bordo equipaje inspeccionado y/o controlado, con exclusión de cualquier otra pieza de equipaje; y
- b) respecto a los pasajeros que sean propietarios de equipaje que ellos mismos hayan entregado, la inspección del equipaje facturado puede realizarse antes, durante o después de los trámites de facturación.

Debe descargarse el equipaje facturado de los pasajeros a quienes no se les permita embarcarse por razones de seguridad o negarse a someterse a los trámites de inspección.

Sólo debe aceptarse el equipaje facturado de las personas que sean verdaderamente pasajeros, provistas de un boleto de viaje válido y expedido por un agente acreditado o un representante autorizado del explotador. Se deberán establecer los procedimientos necesarios para evitar que se embarque equipaje facturado que no se tramite de conformidad con los procedimientos de seguridad del explotador.

Estos tendrán que ajustarse a lo previsto en el Anexo 17 en su inciso 4.1, que recomienda que se tomen medidas para impedir la introducción clandestina de explosivos o artefactos incendiarios a bordo de las aeronaves.

Es necesario que se establezcan medidas para asegurarse de que los explotadores no transportan, sin someterlo a control de seguridad, el equipaje de pasajeros que se han registrado pero que no se han embarcado.

Deben establecerse medidas para asegurarse de que se somete a control de seguridad el equipaje acompañado o sin acompañar destinado a ser transportado en vuelos de pasajeros cuando dicho equipaje proceda de lugares distintos a los mostradores de presentación del aeropuerto.

Las etiquetas utilizadas para identificar el equipaje de mano y el facturado deben someterse a estricto control para asegurarse de que dicho equipaje ha sido sometido al procedimiento de inspección. Debe instarse a los pasajeros a que cierren con llave su equipaje facturado, para evitar que otras personas lo utilicen sin autorización como medio para cometer algún delito.

Es fundamental que el número de pasajeros embarcados en una aeronave coincida con el de

tarjetas de embarque expedidas. Mediante esta verificación se debe asegurar que:

- a) todos los pasajeros en tránsito del mismo vuelo que hayan abandonado la aeronave vuelvan a bordo de la misma;
- b) solamente suban a bordo de la aeronave los pasajeros provistos de los documentos necesarios; y
- c) los pasajeros que hayan finalizado su viaje en esa escala no vuelvan a subir a la aeronave. Deberá efectuarse un recuento cuidadoso de los pasajeros a bordo de la aeronave. Este recuento también debe cotejarse con la cifra previa al embarque.

Deben tomarse precauciones especiales para controlar los pasajeros y el equipaje de transferencia y en tránsito; entre otras, la vigilancia de las áreas de tránsito (salas de llegada y salida), de depósito y de selección de equipajes.

En algunas circunstancias, quizá sea necesario que todos los pasajeros abandonen la aeronave, retirando todo su equipaje de mano y sus efectos personales, y se registre el interior de la aeronave. Si debido a circunstancias especiales es necesario que algunos pasajeros en tránsito permanezcan a bordo durante el registro de la aeronave, debe pedírsele que identifiquen su equipaje de mano y sus efectos personales, los cuales deben examinarse. El equipaje de todo pasajero que no se presente debe retirarse y registrarse antes de que prosiga el vuelo.

Deben inspeccionarse todos los objetos, como valijas de documentos de vuelo, provisiones, artículos exentos de derechos aduaneros, etc., antes de subirlos a bordo de la aeronave.

Se debe vigilar estrictamente a los pasajeros y su equipaje durante el traslado entre la aeronave y los edificios de la terminal, así como también el trasbordo del equipaje entre líneas aéreas. De ser necesario, debe proporcionarse escolta de seguridad, sobre todo para los grupos de pasajeros que requieran atención especial.

Cuando surjan dudas con respecto al contenido de un equipaje, éste deberá ser registrado manualmente. Este registro manual también debe efectuarse en presencia del propietario. No se permitirá que el propietario de un bulto sospechoso lo manipule. Además, deben adoptarse precauciones para asegurarse de que no se introduce ningún objeto en el equipaje después de la inspección ni antes de la presentación.

Cuando la inspección del equipaje facturado se efectúa después de pasar por el mostrador de presentación y surjan dudas acerca de su contenido, pueden seguirse dos procedimientos:

- a) siempre que sea posible, el equipaje debe colocarse cerca del propietario y registrarse en su presencia, o

- b) si ello no fuera posible, el equipaje deberá considerarse como sospechoso y ser tratado como tal.

Debe controlarse el acceso al equipaje facturado para impedir manipulaciones y la introducción clandestina de artefactos de sabotaje en el equipaje. Esto supone el depósito seguro, la seguridad de los medios de desplazamiento desde el puesto de presentación hasta la aeronave, incluso de las zonas de reunión y de trasbordo del equipaje, así como del equipaje cargado en carretillas, en la plataforma, el empleo de medios de identificación del personal, los vehículos, jaulas de seguridad, guardias, equipo de vigilancia e iluminación.

Será necesario que las disposiciones adoptadas para inspeccionar el equipaje facturado que haya que someter a trámite especial en el mostrador de presentación garanticen que no se alterará el trámite normal de presentación y embarque de los pasajeros, ni la manipulación, reunión y embarque del equipaje facturado. Será también necesario que en los procedimientos se tenga en cuenta el requisito de que el pasajero esté presente durante el registro de su equipaje.

Será necesario que cada aeropuerto determine, teniendo en cuenta la situación existente en materia de seguridad internacional, las precauciones extraordinarias que habrán de adoptarse para impedir el transporte clandestino, en el equipaje facturado a bordo de las aeronaves, de armas de fuego u otros artefactos peligrosos destinados a emplearse inmediatamente después para perpetrar algún acto de interferencia ilícita.

4.5.1 Procedimiento de cotejo de los pasajeros con el equipaje

El Cuerpo Especializado en Seguridad exigirá a los explotadores que se aseguren de que el equipaje facturado transportado en la aeronave pertenece a los pasajeros que viajan en ese vuelo. Esta es una medida muy importante para la protección contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil. Deben elaborarse procedimientos para recuperar prontamente el equipaje de los pasajeros que se presentan pero que no acuden al embarque. Este requisito de cotejo de los pasajeros con el equipaje debe aplicarse independientemente de otras medidas de seguridad dirigidas a asegurar que el equipaje facturado no contenga ningún explosivo ni artefactos explosivos.

Para que los procedimientos de cotejo de los pasajeros con el equipaje sean eficaces, deben estar claramente explicados según las diferentes categorías de pasajeros, tales como las siguientes:

- a) pasajeros de origen. No sería difícil cotejar esta categoría de pasajeros con el equipaje facturado. Sin embargo, debe prestarse la debida atención a los pasajeros de lista de espera hasta último momento y a los pasajeros que se presentan fuera del aeropuerto y en grupo. Las situaciones que suponen un incentivo voluntario o involuntario para desembarcar también deben tenerse presentes, a fin de asegurar el cotejo correcto y completo de los pasajeros con el equipaje en el punto de origen. En situaciones de gran amenaza, para derrotar la posibilidad de que el personal del

aeropuerto introduzca dispositivos, puede ser conveniente efectuar en la plataforma un cotejo directo de los pasajeros con el equipaje.

- b) pasajeros que hacen transferencia en la misma línea aérea. Si los explotadores aplican sus programas de seguridad uniformemente en todos los aeropuertos, el cotejo de los pasajeros con el equipaje para esta categoría de pasajeros no debería constituir un problema. Sin embargo, en el caso de que un bulto del equipaje se separe del pasajero, se deberá tratar de establecer la identificación del pasajero y las circunstancias de la separación.
- c) pasajeros que hacen transferencia entre líneas aéreas. Esta categoría de pasajeros necesita atención especial para asegurar el cotejo con su equipaje facturado. El objetivo debe ser no transbordar entre líneas aéreas el equipaje facturado de un pasajero que hace transferencia entre líneas aéreas, a menos que el pasajero tenga reservación confirmada para el vuelo en que continúa el viaje y a menos que el equipaje del pasajero que hace transferencia entre líneas aéreas sea cotejado por el transportista del vuelo de continuación del viaje antes de transportarlo en la aeronave. En el caso de transportistas de gran riesgo o vuelos de gran riesgo, es conveniente que el pasajero que hace transferencia entre líneas aéreas identifique el equipaje antes de transportarlo. Los procedimientos para cotejar el equipaje de los pasajeros que hacen transferencia entre líneas aéreas deben definirse, especialmente en los centros aeroportuarios, teniendo cuidado de que tales procedimientos causen el mínimo de interferencia o de demora en las actividades del aeropuerto y de los explotadores.
- d) pasajeros en tránsito que desembarcan sin autorización. Es posible que algunos pasajeros desembarquen en una escala anterior a su destino y que su equipaje continúe el viaje. En consecuencia, es importante saber el paradero de los pasajeros para que, en caso de que desembarquen, se recupere su equipaje facturado y de mano. Deben establecerse procedimientos al respecto mediante un método para contar los pasajeros o para cortar el talón de la tarjeta de embarque u otro método aceptable.

Además, Deben adoptarse medidas de control de seguridad complementarias en caso de incertidumbre con respecto a si se ha efectuado el cotejo de los pasajeros con el equipaje, especialmente en el caso de equipaje transbordado entre líneas aéreas.

A fin de fomentar la aplicación eficaz del cotejo de los pasajeros con el equipaje, los explotadores deben utilizar uno o más métodos, dependiendo del nivel de amenaza, el volumen del tráfico y las instalaciones disponibles. Básicamente, hay tres métodos para efectuarlo:

- a) manual;
- b) semiautomático; y

c) automático.

Los detalles técnicos sobre cómo efectuar el cotejo de los pasajeros con el equipaje para las diferentes categorías de pasajeros figuran en el Apéndice 15 del Doc. 8973 de la OACI.

En el Apéndice 15 se incluyen ilustraciones para explicar la forma en que puede efectuarse el cotejo del equipaje facturado con los correspondientes pasajeros que realmente embarcan en la aeronave; dichas ilustraciones son:

- a) cotejo del equipaje de un pasajero que embarca para un vuelo directo;
- b) transferencia de pasajeros en la misma línea aérea sin trasbordo del equipaje;
- c) transferencia de pasajeros en la misma línea con trasbordo del equipaje; y
- d) transferencia de pasajeros y del equipaje entre líneas aéreas.

Cualquiera de los métodos utilizados, debe haber un sistema de verificación, seguimiento e inspección para llevar a cabo correctamente el cotejo de los pasajeros con el equipaje. Todas las fases del cotejo de los pasajeros con el equipaje deberán completarse antes de desplazar la aeronave para el despegue. Debe haber controles de seguridad y de otro tipo para asegurarse de que ningún pasajero a bordo desembarque sin ser percibido.

Las medidas para complementar el cotejo de los pasajeros con el equipaje, tales como interrogar a los pasajeros, son necesarias en condiciones normales de amenaza para ayudar a detectar los casos en que pueda haberse ocultado un artefacto en el equipaje facturado de los pasajeros.

4.5.2 Inspección del equipaje facturado

Un procedimiento para impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave explosivos, armas u otros artefactos peligrosos, consiste en inspeccionar el equipaje facturado antes de cargarlo a bordo de la aeronave. Al considerar si ha de realizarse la inspección del equipaje facturado, deben estrictamente mantenerse los siguientes principios:

- a) en la inspección del equipaje facturado debe incluirse el de origen en el aeropuerto y el transbordado. En esta medida no debe incluirse ningún criterio de selectividad;
- b) debe protegerse el equipaje que haya sido sometido al proceso de inspección para que no haya ninguna interferencia subsiguiente hasta que se cargue a bordo de la aeronave. Esto puede lograrse haciendo pasar el equipaje por un sistema de manipulación de equipaje en condiciones de seguridad. Si esto no puede garantizarse, puede también ser eficaz el uso de sellos en cada pieza de equipaje;
- c) el personal de las líneas aéreas, particularmente los agentes de facturación y el

personal de manipulación del equipaje deben ser específicamente entrenados y deben continuamente ser supervisados en la aplicación del proceso de inspección. Estos deben comprender la importancia de la cooperación entre ellos mismos y el personal de inspección de seguridad para facilitar el proceso de inspección del equipaje facturado. Debe instarse a estas personas a que vigilen cualquier indicio de interferencia en el equipaje y a que observen si piezas de equipaje no sometidas a inspección han sido incorporadas al sistema; y

- d) deben proporcionarse zonas seguras de almacenamiento del equipaje inspeccionado en las que haya personal de seguridad que supervise el equipaje hasta que se transporte y se cargue a bordo de la aeronave.

Según lo determina el Anexo 17, la inspección debe realizarse mediante medios técnicos o de otra clase. Por consiguiente, cuando se aplica el asunto de inspeccionar el equipaje facturado, en este proceso pueden incluirse:

- a) una inspección a mano del equipaje;
- b) examen del equipaje por rayos X;
- c) examen del equipaje mediante detección de explosivos;
- d) cualquier combinación de lo indicado en a) y c).

El método que se decida emplear para realizar la inspección determinará en gran parte el lugar en el que ésta se realice. También repercutirán en esta decisión otros factores, tales como la disponibilidad de espacio y el diseño de las instalaciones y servicios de terminal. Otro aspecto importante que debe tenerse en cuenta al seleccionar los lugares del puesto de inspección es la necesidad de realizar un cotejo de equipaje y pasajero si en el equipaje se descubriera algo sospechoso. Debe procurarse por todos los medios disponibles evitar que haya demoras importantes de salida de la aeronave de que se trate.

La selección del lugar para el puesto de inspección del equipaje facturado estará directamente influenciada por factores locales que limiten las opciones. Zonas que pueden tenerse en cuenta son las siguientes:

- a) la entrada a la terminal de pasajeros;
- b) la entrada a la zona de facturación (mostrador de línea aérea);
- c) el puesto de facturación; y
- d) zonas detrás del puesto de facturación.

Entrada a la terminal de pasajeros. Aunque pueda darse el visto bueno a cada pieza de equipaje facturado y ésta se selle en presencia del pasajero, puede ser que fuera del edificio terminal se formen colas que no son de desear. La congestión general a la entrada incita a creer que se produce caos e indecencias, situación que no conduce a buenas relaciones con el público y que puede llevar a que se critique sin motivo a la línea aérea por la que desea viajar el pasajero. El equipaje, una vez sellado se pone de nuevo en manos del pasajero que continúa hacia el mostrador de facturación en el que los agentes deben verificar si continúan sin tocar los sellos del equipaje al aceptar cada pieza para la facturación.

Se restringe el acceso al área de facturación solamente a los presuntos pasajeros durante períodos prescritos en relación con cada vuelo. Por consiguiente, para facilitar las salidas a tiempo, es necesaria una adecuada coordinación entre el personal de las líneas aéreas y el personal del puesto de inspección de seguridad.

Puesto de facturación. La inspección se realiza como parte del proceso general de facturación. El pasajero está presente si cualquier pieza de su equipaje requiriera una inspección física. El uso de sellos no es necesario si el equipaje procesado puede seguidamente incorporarse al sistema seguro de manipulación del equipaje.

Zonas detrás del puesto de facturación. Esta es la opción preferida desde la perspectiva de facilitación de los pasajeros. Puede seleccionarse como puesto de inspección del equipaje facturado uno de los tres lugares siguientes: inmediatamente después de la facturación, en el entorno del propio sistema de manipulación del equipaje, o en la zona de preparación del equipaje para la carga.

4.6 CARGA, CORREO, MENSAJERIAS Y SUMINISTROS DEL EXPLOTADOR

Generalidades

Es necesario reducir los riesgos de las aeronaves en los vuelos internacionales que transportan pasajeros manteniendo uniformemente un nivel básico de seguridad, conservando al mismo tiempo el concepto de aumentar la seguridad cuando haya una amenaza concreta. En consecuencia, la autoridad de seguridad de aeropuerto correspondiente debe asegurar la aplicación de los controles de seguridad a toda la carga. Estos controles de seguridad serán una combinación de procedimientos de inspección y administrativos. Deberá ponerse cuidado en establecer la responsabilidad por la seguridad de todos los envíos de carga. Deben hacerse expresamente responsable a las líneas aéreas, los principales agentes expedidores de carga, las administraciones de correo y las compañías de servicios de mensajería. A estas entidades deberán exigírseles cumplir con las siguientes condiciones:

- a) definir un programa de procedimientos concretos para las operaciones que armonizan con las directrices del equipo de procesamiento de seguridad con lo que disminuyen los gastos de capital para tales recursos.
- b) prescribir un sistema de inspección periódica de los procedimientos para las operaciones por parte de la autoridad de seguridad del aeropuerto.
- c) mantener locales e instalaciones de transporte seguros; y
- d) establecer un programa de instrucción en seguridad para el personal, aprobado por la autoridad de seguridad Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, que debe incluir instrucción de actualización en períodos precisos.

Las compañías de servicios de mensajería deben tener instalaciones para inspeccionar los paquetes y aplicar medidas equivalentes a las señaladas para las administraciones de correos.

El equipaje no acompañado y los envíos que hayan sido expuestos a la posibilidad de interferencias deben ser inspeccionados antes de transportarlos en aeronaves.

Para asegurar una respuesta adecuada a situaciones de amenaza, las autoridades locales del aeropuerto deben cooperar estrechamente con las autoridades de correos designadas y con el Supervisor y Coordinador del Aeropuerto o el Coordinador de la Seguridad del Correo. Cuando se averiguan situaciones concretas o creíbles de amenazas en las que está relacionado el correo, puede ser necesario tener en cuenta un registro mejor del correo o enviarlo por medios distintos a las líneas aéreas de pasajeros.

Deben adoptarse procedimientos que impidan cargar a bordo de las aeronaves correo aéreo y encomiendas por vía aérea que no se hayan recibido a través de los conductos normales de correo.

El contenido de los bultos despachados por servicio de encomiendas exprés o prioritario debe enumerarse en la carta de porte aéreo, y determinarse la identidad de la persona que presenta el bulto para enviarlo, de conformidad con el programa de seguridad del explotador.

4.6.1 Carga

Cada una de las autoridades competentes, en los aeropuertos, deben determinar cuáles son los materiales que hayan de ser enviados por vía aérea y ser designados como carga aérea diferenciándolos de otra clase de mercancías que se transporten (es decir, correo, suministros, equipaje, etc.) y esto con el fin de que se apliquen medidas apropiadas. Una posible definición sería:

4.6.2 Agente expedidor de carga

Cada una de las autoridades competentes debe asegurarse de que en su aeropuerto internacional se incluye una referencia a estos "expedidores reconocidos" y que se designan como tales en virtud de los poderes del programa nacional. Cada una de las autoridades competentes debe asegurarse al designar a los expedidores reconocidos que son capaces de cumplir con las medidas preventivas de seguridad que sean necesarias y debe establecer procedimientos para la inspección regular del cumplimiento de los controles de seguridad por parte del expedidor reconocido.

Si no se puede verificar la identidad del expedidor, o es una tercera persona quien entrega el envío, o si la actitud del expedidor despierta sospechas, el contenido del bulto debe determinarse con precisión mediante una inspección manual o por rayos X.

Después de la aceptación, el explotador debería utilizar algún medio para marcar los artículos aceptados y despachados según los procedimientos establecidos.

La inspección y el control del equipaje no acompañado, la carga, el correo y los suministros deben basarse en la evaluación oficial de la amenaza y debe utilizarse un enfoque sistemático. Algunos artículos pueden abrirse e inspeccionarse visualmente, y otros pueden someterse a la aplicación de medios técnicos o de otra clase cuyo objetivo es detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Además de los controles de seguridad previstos para carga de otro tipo, deben someterse a inspección de seguridad los envíos de paquetes para transportar en vuelos de pasajeros, sea como equipaje no acompañado o utilizando servicios comerciales de mensajería. Las compañías de servicios de mensajería pueden estar en condiciones de inspeccionar los paquetes. En tales casos, a menos que esta inspección y la seguridad del transporte ulterior de los envíos al punto de entrega estén sujetas al control del programa de seguridad de la autoridad de seguridad competente, serán necesarias medidas de seguridad complementarias, inclusive la inspección, antes de cargarlos en una aeronave de pasajeros.

4.6.3 Almacenamiento

Los explotadores y quienes hayan sido designados como expedidores reconocidos deben adoptar medidas de seguridad para proteger la carga, los paquetes de mensajerías expresos, las encomiendas y el correo después de que los hayan recibido.

Los sistemas CCTV constituyen una ayuda útil para la vigilancia de áreas en las que se almacenan o manipulan el equipaje, la carga, el correo y los suministros antes de embarcarlos.

Los edificios de carga forman parte de la barrera entre la parte aeronáutica y la parte pública. Es necesario que esas áreas de los edificios de carga en las cuales pueda almacenarse equipaje, carga y correo durante la noche, o durante periodos prolongados antes del embarque, sean seguras y estén protegidas contra entradas no autorizadas.

Las directrices que han de seguir los que proyectan los edificios para la carga deben ser complementadas por lo siguiente:

- a) en las instalaciones, servicios terminales de carga y correo debe ser posible la aplicación armoniosa a toda la carga y el correo de las medidas incluidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil;
- b) solamente debe autorizarse que entren y se muevan en cada una de las zonas de seguridad restringidas las personas o los vehículos de servicio que realicen el trabajo o que sean responsables de su supervisión;

- c) si fuere necesario proporcionar medios para desviarse de la terminal a fin de transportar cartas unitarias o artículos grandes entre la parte pública y la parte aeronáutica del aeropuerto, con lo que dejaría de controlarse la carga y el correo, deben aplicarse procedimientos especiales para las verificaciones de seguridad respecto a tales mercancías (estas desviaciones solamente deben permitirse en casos excepcionales); y
- d) los contenedores de carga de la aeronave y los contenedores en las bodegas deben, en la medida de lo posible, almacenarse en la zona de seguridad restringida para la carga que se haya establecido en la parte aeronáutica.

Todas las puertas de recepción y expedición de carga deben poder cerrarse y asegurarse cuando no se usen. En edificios donde las puertas deban mantenerse abiertas para ventilación, deben instalarse puertas de malla de metal que puedan cerrarse para impedir eficazmente la entrada no autorizada de vehículos o de personal.

Es conveniente que tales puertas estén equipadas con dispositivos de alarma que den indicaciones visuales y acústicas perceptibles en un lugar distante cada vez que una puerta se mueva, se deje abierta o no quede bien cerrada.

En los edificios de carga no debe permitirse la entrada o salida de peatones por las puertas destinadas a los vehículos. Esto puede hacerse mediante una separación física entre las áreas de recepción y de almacenamiento y agrupamiento en la carga.

Las puertas para el personal que los empleados utilizan como entrada y salida principal de las terminales de carga deben estar emplazadas de modo que puedan controlarse y asegurarse cuando sea necesario.

Todo el personal que trabaje en terminales de carga o que necesite acceso a la parte aeronáutica debe estar provisto de tarjetas de identificación y ser sometido a inspección por parte del personal de seguridad.

En los puntos de recepción de la carga deben instalarse carteles para indicar que los expedidores tienen que declarar las armas y otros artefactos peligrosos que formen parte de sus envíos. No debe aceptarse armas cargadas ni artefactos peligrosos para transportar.

Cuando un explotador reciba correo, deben examinarse los sellos de los contenedores de correo para ver si ha habido intromisión y también los contenedores para ver si hay daños en la parte exterior. Cuando los sellos no estén intactos o se perciba un daño, debe considerarse la posibilidad de que ha habido intromisión en el correo y de que se hayan introducido dispositivos extraños en el contenedor y deben adoptarse medidas apropiadas para impedir cualquier daño que pudiera producirse.

4.6.4 Transporte y embarque

También deben tomarse precauciones para proteger el equipaje, la carga, el correo y los suministros durante su transporte entre los edificios terminales, las aeronaves y los aeropuertos. Es necesario que se empleen para el transporte vehículos y remolques cerrados y bajo llave, cuando los vehículos cargados o parcialmente cargados estén detenidos, deben estar protegidos contra una posible intromisión.

4.7 PROTECCION DE LAS AERONAVES

4.7.1 Notificación e inspección de aeronaves en caso de amenaza

Para hacer frente a situaciones en que el Estado posee información confidencial y secreta o de otro tipo indicando la sospecha fundada de que determinada aeronave, o cierto numero de aeronaves, es o son objeto de un acto de interferencia ilícita, se necesitan procedimientos para:

- a) notificar al explotador interesado; y
- b) exigir inspecciones especiales adicionales para la aeronave, a fin de ver si lleva armas, explosivos u otros artefactos peligrosos ocultos.

La notificación al explotador debe efectuarse siguiendo procedimientos de comunicación bien establecidos, seguros y lo suficientemente rápidos como para asegurarse de que el explotador y otras entidades que deban responder a la exigencia de inspección adicional la recibirán a tiempo. Si no se trata del organismo que inició el procedimiento, en las notificaciones deberá incluirse a la autoridad de seguridad aeroportuaria (CESA).

4.7.2 Aviación comercial - Vigilancia y protección

Es necesario dejar de considerar a los pasajeros como el principal problema respecto a la introducción a bordo de las aeronaves de armas y artefactos peligrosos; éstos también se introducen por la plataforma (rampa) y otras posibles vías de acceso que deben controlarse.

Debe protegerse a las aeronaves cuando exista sospecha fundada de que puedan ser atacadas mientras estén en tierra. Debe notificarse lo antes posible a la autoridad aeroportuaria (CESA) la llegada de dichas aeronaves.

La primera línea de defensa contra el acceso no autorizado a las aeronaves es la protección del límite entre la parte aeronáutica y la parte pública. La prevención del acceso no autorizado a las aeronaves dentro de este límite también depende de las medidas de seguridad tomadas en la proximidad inmediata de las aeronaves y en toda la zona.

En circunstancias normales, las aeronaves son centros de actividad considerable durante la mayor parte del tiempo que permanecen en tierra. Los equipos que trabajan en las

aeronaves deben interceptar el paso de toda persona que no tenga derecho a estar a bordo o en la proximidad inmediata. Será indispensable, especialmente en circunstancias que requieran un mayor grado de seguridad, que una persona determinada esté a cargo de la seguridad de la aeronave durante ese tiempo y que pida explicaciones a personas desconocidas que estén en las proximidades de la aeronave, o en la misma.

Cuando las aeronaves están estacionadas en la plataforma (rampa), ya sea entre operaciones de servicio en terminales para pasajeros o en áreas de mantenimiento, antes o después de las tareas de mantenimiento, deben tomarse precauciones para impedir la entrada no autorizada a las aeronaves; el medio más fácil de lograrlo es cerrar todas las puertas exteriores y retirar todas las escaleras y pasarelas de embarque de las aeronaves. Las escaleras que se dejan cerca de las aeronaves deberán inmovilizarse para impedir que personas no autorizadas las utilicen como medio de acceso.

Debido a la gran cantidad de otros puntos de acceso de una aeronave que deben permanecer abiertos durante su estancia en tierra (compartimiento del tren de aterrizaje, paneles de inspección y de acceso a los motores, entradas de aire a los motores, etc.), es difícil cerrar enteramente la aeronave. Tales puntos de acceso deben protegerse por medio de cubiertas, lonas impermeables, etc. Haciéndolo así, cualquier persona que intente colocar un objeto extraño dentro de una aeronave será observada más fácilmente por las personas que tengan a la vista la aeronave y por el personal de seguridad. En las aeronaves que presenten gran riesgo, es necesario utilizar precintos de papel adhesivo colocados a través de dichos paneles y puertas, de manera que las personas que llevan a cabo las inspecciones antes de la salida puedan observar si fueron abiertos sin autorización. Este método puede reducir sustancialmente el tiempo necesario para la inspección.

Debe disponerse de una lista de verificación para el registro de aeronaves con fines de seguridad (Apéndice 9 del Doc. 8973 de la OACI). Es necesario que los explotadores suministren a sus tripulaciones de vuelo instrucciones y textos de orientación similares.

Debe iluminarse con proyectores las plataformas en que las aeronaves y el equipo terrestre quedan estacionados durante la noche. También debe iluminarse durante la noche las plataformas adyacentes a los edificios de pasajeros y los hangares de mantenimiento cuando haya aeronaves estacionadas en ellos. Para que las aeronaves y el equipo terrestre estén adecuadamente protegidos durante la noche, las áreas en las que estén estacionados deben estar iluminadas. Este será normalmente el caso en la mayoría de los aeropuertos donde se realizan operaciones nocturnas.

Uno de los métodos utilizados para disuadir a las personas que tratan de tener acceso ilícito a las aeronaves, o de detectar su presencia, es el empleo de patrullas frecuentes, a intervalos irregulares, del personal de seguridad. Esto es particularmente importante durante las horas en que las operaciones del aeropuerto están en su nivel más bajo y las áreas de plataformas y hangares son menos frecuentadas.

Todos los vehículos que pueden utilizarse en cualquier momento en la parte aeronáutica deben inmovilizarse o protegerse cuando no están en servicio. Dichos vehículos deberán

inspeccionarse cuidadosamente cuando hayan estado detenidos durante cierto tiempo, para asegurarse de que no se han escondido artefactos explosivos en los mismos. Esto se aplica particularmente a los vehículos que se estacionan fuera del aeropuerto y se utilizan para llevar equipo o provisiones a una aeronave.

Si la evaluación oficial de las amenazas así lo indicara, serán necesarias medidas de protección especiales para determinadas aeronaves, las cuales deben estacionarse en un área de estacionamiento de seguridad designada para este fin, tal como el puesto de estacionamiento aislado para aeronaves.

Es necesario que la iluminación con proyectores del puesto de estacionamiento aislado para aeronaves, además de estar conectada a la fuente principal de energía, cuando sea posible esté conectada a la fuente secundaria de energía eléctrica prevista para el aeropuerto o que se disponga inmediatamente de iluminación portátil para este fin.

Aeronaves en pistas y calles de rodaje. Las aeronaves pueden estar expuestas a ataques mientras están sobre las pistas o calles de rodaje; los atacantes pueden estar fuera del perímetro del aeropuerto o haber entrado y estar apostados dentro del mismo.

Para protegerse contra un incidente de esa naturaleza y con fines de seguridad en general, el personal de seguridad deberá patrullar todo el aeropuerto y sus alrededores de modo frecuente pero irregular. Estas patrullas deben permanecer en comunicación constante con el centro de operaciones de seguridad del aeropuerto a efectos de pedir ayuda y dar la alerta a otro personal de seguridad, si tal medida fuera necesaria.

Antes y durante la llegada de una aeronave que presente gran riesgo, debe inspeccionarse la zona de estacionamiento asignada y sus alrededores para comprobar que no se han introducido personas no autorizadas ni vehículos, embalajes, maletas, paquetes o aparatos que no formen parte del equipo terrestre. Cualquier observación pertinente al respecto deberá notificarse inmediatamente al oficial de seguridad del aeropuerto correspondiente.

Las patrullas deben estar provistas de equipo móvil de iluminación para poder investigar cuidadosamente los puntos y áreas vulnerables donde los posibles atacantes puedan estar escondidos durante los períodos de oscuridad. Los vehículos utilizados para el patrullaje motorizado deberían estar provistos de lámparas portátiles.

La responsabilidad básica por la seguridad de las aeronaves corresponde a los explotadores, cuyos planes deben tener en cuenta el programa de seguridad de aeropuerto para que pueda haber coordinación de actividades y de intervención.

Se requerirán procedimientos respecto a la coordinación entre la torre de control del aeropuerto, y la oficina de los servicios de seguridad del aeropuerto que corresponda. Las radiocomunicaciones discretas entre estas tres dependencias facilitarán la coordinación requerida.

Entre los procedimientos deberían incluirse también instrucciones al personal de la torre de

control del aeropuerto relativas a la expedición de autorizaciones para el rodaje e instrucciones conexas a las aeronaves de la aviación general que lleguen y, cuando sea conveniente, para mantener a dichas aeronaves bien separadas de las aeronaves de pasajeros de los servicios internacionales y zonas de la plataforma para servicios internacionales.

Si los pasajeros y miembros de la tripulación que embarcan en aeronaves que se consideran "de riesgo" tuvieran que abandonar el recinto del edificio de pasajeros para el embarque, deben estar escoltados por personal de los servicios de seguridad del aeropuerto. El objetivo es impedir que se infiltren posibles secuestradores o, en casos más extremos, para protegerse contra ataques que puedan provenir de las áreas circundantes. Esto deberá aplicarse siempre que los pasajeros vayan a pie o en vehículos.

Debe ponerse especial cuidado en cerciorarse de que solamente se permita tener acceso a una aeronave a los miembros de la tripulación y a las personas que sean verdaderamente pasajeros. Esta medida deberá aplicarse a todos los vuelos y no sólo a aquellos que estén bajo amenaza.

Todos los puntos de acceso abiertos deben inspeccionarse después de que una aeronave haya permanecido sin vigilancia durante un cierto tiempo, con independencia de que vaya a efectuar un servicio o no.

Los encargados de seguridad establecerán procedimientos para inspección de las aeronaves. Debe notificarse al explotador particularmente cuando existan sospechas fundadas de que la aeronave pueda ser objeto de actos de interferencia ilícita. Dada la posibilidad de que puedan camuflarse, como equipo de aeronave o piezas de repuesto, explosivos, armas u otros artefactos de sabotaje, es esencial que en el equipo de registro haya personal calificado de ingeniería o de mantenimiento del explotador. El registro no debe limitarse a situaciones de amenaza grave sino que también deben preverse procedimientos de registro de aeronaves durante las operaciones ordinarias.

4.7.3 Aviación general

En algunos aeropuertos se deberán designar zonas de estacionamiento para las aeronaves de la aviación general separadas de las utilizadas por las aeronaves de transporte aéreo comercial, como medida de protección contra la posible utilización de esas aeronaves por un delincuente como medio para engañar a los controles de seguridad de un aeropuerto. Por consiguiente, debe instalarse un sistema de control específicamente destinado a la aviación general.

Las rutas de rodaje a esas zonas de estacionamiento de la aviación general deben estar claramente identificadas y, donde sea posible, deben seleccionarse de forma que eviten las calles de rodaje y las plataformas utilizadas por las aeronaves de transporte aéreo comercial.

La torre de control del aeropuerto debería informar tan pronto como sea posible a los servicios de seguridad del aeropuerto sobre la llegada inminente de aeronaves de la aviación general durante períodos de gran amenaza y en cualquier otra oportunidad en que una aeronave de la aviación general, deliberadamente o por inadvertencia, no siga las autorizaciones de rodaje y se aproxime a las zonas vulnerables de estacionamiento de aeronaves.

4.7.4 Registro de aeronaves

Para los vuelos de origen sospechoso, el control de aeronaves debe incluir una inspección de seguridad antes del embarque de los pasajeros, la carga y el equipaje. A fin de prevenir el acceso no autorizado, no deberá dejarse sin vigilancia las aeronaves "en servicio". Las aeronaves que no estén "en servicio" deben tener todas las puertas de acceso cerradas, no tener escalerillas ni pasarelas telescópicas de embarque y deben estar estacionadas en zonas controladas y bien iluminadas. Las personas que presten servicios a las aeronaves deben poder identificarse como personal autorizado y ser sometidas a los procedimientos de control de acceso. Deberá notificarse a las autoridades de seguridad la presencia de cualquier persona que no se identifique de dicha manera. Si se hubieran dejado desatendidas las aeronaves y alguien hubiera podido tener acceso no autorizado a las mismas, será necesario tomar precauciones respecto a tales aeronaves antes del vuelo. A fin de fomentar la eficacia de los registros de seguridad, los explotadores deben dar a los equipos de trabajo la instrucción y orientación pertinentes en la materia.

Como regla general, entre las precauciones previas al vuelo deberán incluirse las siguientes:

- a) inspección del exterior de la aeronave prestándose particular atención al alojamiento de las ruedas y componentes técnicos;
- b) inspección completa del interior de la aeronave incluidos la cabina de pasajeros, los asientos, los portaequipajes, los lavabos, cocina y otras zonas técnicas tales como el puesto de pilotaje;
- c) vigilancia de las operaciones de mantenimiento y servicios a la aeronave;
- d) medidas para impedir el acceso no autorizado a la aeronave;
- e) inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano;
- f) supervisión del embarque del equipaje, la carga, el correo y los suministros;
- g) protección de los manuales de vuelo y del equipaje de la tripulación;

- h) confirmación de la presencia y del número de los asientos de los pasajeros que estén autorizados a viajar armados y de las personas bajo custodia y sus escoltas;
- i) examen de los procedimientos relativos a las comunicaciones, señales de seguridad de toda información confidencial, secreta o de amenazas relacionada con el vuelo; y
- j) verificación, por parte del piloto al mando, de los procedimientos de control e intervención de guardias de seguridad durante el vuelo.

Cuando se encuentre un paquete o un bulto sospechoso en las inmediaciones de una aeronave que corra riesgo de ser dañada por una posible explosión, habrá que alejar la aeronave del paquete o el paquete de la aeronave. La elección de uno u otro medio incumbe al oficial de seguridad, previa consulta con el experto en desmantelamiento de bombas y la línea aérea a la que pertenece la aeronave.

No deberá tocarse ningún objeto ni sustancia a bordo de una aeronave que parezcan sospechosos sino que el caso debe notificarse inmediatamente al oficial de seguridad de aeropuerto para que el personal de desmantelamiento de bombas pueda ocuparse sin demora del objeto. Según el asesoramiento del oficial de desmantelamiento de bombas, debería considerarse alejar la aeronave a un lugar apartado a fin de minimizar el riesgo para el público, otras aeronaves y las instalaciones de terminal.

Al mismo tiempo, los equipos de inspección y de registro de la aeronave deben proceder inmediatamente a desalojarla y a mantener alejadas a todas las personas, por lo menos a una distancia de 100 metros. El personal de los servicios de extinción de incendios debe mantenerse a una distancia prudente pero dispuesto a intervenir en caso de explosión o incendio hasta que el personal de desmantelamiento de bombas haya declarado que el objeto o sustancia sospechoso, no constituye ningún peligro.

Después de declararse que el objeto o sustancia sospechoso, no constituye peligro, deben completarse los procedimientos de inspección para cerciorarse de que en la aeronave no hay otros artefactos o sustancias de sabotaje.

Si hubiera una explosión, deben prestarse inmediatamente los primeros auxilios a los heridos y después deben aplicarse los procedimientos establecidos para controlar los daños materiales. Una vez que estén bajo control los efectos de la explosión, el registro debe continuar para asegurarse de que no hay otros artefactos o sustancias de sabotaje.

4.8 TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO

Se prohíbe transportar en aeronaves civiles de transporte público, armas, municiones de guerra, explosivos y materiales inflamables, a menos que el operador de la aeronave tenga permiso otorgado por las autoridades competentes en la forma determinada por los reglamentos respectivos. Según los Artículos 50 y 51 de la Ley No.505 de Aeronáutica

Civil

La Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas es el organismo calificado que otorga el permiso para el transporte de armas en aeronaves.

Es indispensable asegurarse de que para la tenencia de armas a bordo de las aeronaves por los oficiales de la autoridad de policía u otras personas autorizadas, en cumplimiento de su deber, se exija autorización especial de conformidad con las leyes de la República Dominicana.

La tenencia de armas en otros casos distintos a los indicados solo debe permitirse cuando una persona autorizada y debidamente calificada haya determinado que no están cargadas, y solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el vuelo.

En lo que respecta a la tenencia autorizada de armas de fuego en la cabina de pasajeros, deberían tenerse presentes las orientaciones siguientes:

- a) los supervisores y coordinadores de seguridad deben designar un oficial responsable de examinar y aprobar las solicitudes para la tenencia autorizada de armas de fuego en la cabina de las aeronaves de pasajeros;
- b) las solicitudes de autorización para tener armas de fuego a bordo de las aeronaves deben presentarse y que la autoridad encargada de aprobarla tenga tiempo suficiente para examinar la petición. Las solicitudes deben formularse por escrito, estar firmadas por un oficial de rango superior del organismo solicitante y contener información detallada respecto al itinerario de las personas afectadas así como la justificación de la necesidad de tener acceso al arma de fuego durante el vuelo;
- c) antes de aprobar la autorización para tener armas a bordo de aeronaves de pasajeros, la autoridad de seguridad del aeropuerto que otorga la autorización debe asegurarse de que el oficial armado está legalmente autorizado a tener el arma y que ha sido entrenado para usar armas de fuego. En los procedimientos de autorización deberá incluirse también el requisito de obtener la aprobación del explotador;
- d) a las personas a quienes se otorgue la autorización debe proporcionárseles documentos para presentarlos al explotador de la aeronave y a los oficiales responsables de la seguridad de vuelo;
- e) los explotadores de aeronaves deben aplicar procedimientos dirigidos a asegurarse de que, antes de embarcar, el personal armado recibió información completa respecto a todas las normas y reglamentos relativos a la tenencia de armas de fuego. Muchos explotadores cumplen con este deber fundamental exigiendo a la persona armada que lea y firmen un documento que contiene todas las instrucciones pertinentes. Esta información debe darse en el momento en que la persona armada llega para hacer su presentación para el vuelo y antes de iniciar el procedimiento de inspección de los pasajeros;

- f) todo el personal del aeropuerto y del explotador responsable de la seguridad durante el procedimiento de inspección y embarque del vuelo y la autoridad de la policía u otras autoridades afectadas del aeropuerto deberán conocer la identidad del oficial armado;
- g) el piloto al mando y todos los miembros de la tripulación deben estar advertidos respecto a la ubicación del asiento de cada persona armada a bordo de la aeronave. Si en un vuelo hubiese más de una persona armada a bordo, cada una de ellas debe estar notificada de la ubicación del asiento de las otras;
- h) en caso de que oficiales armados transborden de una aeronave a otra, incumbe al explotador o a la tripulación de origen notificar al explotador o a la tripulación siguiente respecto de la presencia de personas armadas.
- i) si el itinerario de vuelo de una persona autorizada a viajar armada le exigiera viajar en aeronaves explotadas por Estados que no son el propio, las autoridades de seguridad del aeropuerto correspondiente deben iniciar anticipadamente la coordinación a fin de asegurar el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos vigentes a explotadores interesados;
- j) los explotadores de aeronaves deben abstenerse de servir bebidas alcohólicas a los pasajeros autorizados a viajar armados; y
- k) los explotadores deben notificar a todo el personal armado autorizado que no debe intervenir en ningún incidente que ocurra durante el vuelo (por ejemplo, debido a pasajeros díscolos), a menos que el piloto al mando lo solicite;

TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO

AVISO A LAS PERSONAS ARMADAS

Marque uno:

- | | |
|--------------------------|--|
| ☐ | Oficial armado, encargado del orden público. |
| ☐ | Persona armada que viaja sola. |
| ☐ | Escolta de protección. |

Nombre del pasajero: _____

Numero de vuelo: _____

Asiento No: _____

Desde: _____

Transito: _____

Hasta: _____

Autorizado por: _____

AL PASAJERO AUTORIZADO.-

Tenga a bien leer los procedimientos que siguen; los mismos indican lo que se espera de usted mientras esté en nuestras zonas de embarque y en vuelo.

- 1.- Si está autorizado a llevar un arma oculta, manténgala oculta en todo momento.
- 2.- Se informará al capitán de la aeronave que usted está armado.
- 3.- Los pilotos y los auxiliares de a bordo han recibido instrucciones sobre como hacer frente a los desordenes de los pasajeros sin ayuda de otros pasajeros y no esperan su ayuda.

La descarga de un arma de fuego a bordo de una aeronave puede producir una situación mucho más peligrosa que el desorden original, y esto incluye el secuestro de aeronaves. Si los pilotos resultan accidentalmente incapacitados, el vuelo podría terminar en una catástrofe. Para conocimiento general, debemos saber que, detrás de las paredes, debajo del piso y por encima del cielo raso hay muchas líneas de combustible, cable de control, hilos eléctricos y sistemas hidráulicos, siendo todos ellos esenciales para la seguridad del vuelo y los mismos pueden ser dañados o destruidos por una bala perdida o de rebote.

4.- No se les servirá bebidas alcohólicas a las personas que tengan acceso a un arma durante el vuelo.

5.- Si usted es un guardia que acompaña a una persona presa, además de lo indicado en los puntos 1 a 4, se aplicaran los siguientes procedimientos:

- a) debe llevar instrumentos adecuados para sujetarla. Estos pueden ser utilizados en vuelo, si se considera necesario para el control adecuado de la persona presa o para seguridad de los otros;
- b) normalmente, usted embarcará primero, y se le asignará los asientos para pasajeros que estén más al fondo de la cabina. Usted deberá sentarse entre la persona presa y el pasillo;
- c) usted debe acompañar a la persona presa si fuese necesario ir al lavabo;
- d) al llegar a su destino, usted debe permanecer sentado hasta que los otros pasajeros hayan desembarcado de la aeronave;
- e) no se le servirán ni usted ni a la persona presa bebidas alcohólicas, cuyo consumo

les estará vedado.

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

Firma del pasajero: _____

VERIFICACION DE LA IDENTIFICACION

Examine la identificación de la persona mencionada arriba.

Supervisor y Coordinador de los Servicios de Seguridad o su representante:

Fecha: _____

AGENTE DE LA LINEA AEREA.

Después de completado y firmado este formulario, anexe el original a la tarjeta de embarque, coloque la primera copia en el legajo de vuelo y entréguele la segunda copia al pasajero.

AUXILIAR DE A BORDO.

Recójalo con tarjeta de embarque, informe al capitán y discretamente asegúrese de que todos los pasajeros armados saben que otros también lo están y conocen la ubicación de sus asientos.

Nombre del pasajero: _____ Fecha: _____

Núm. de vuelo: _____

Representante del transportista: _____

ORIGINAL PARA LA AUTORIDAD COMPETENTE EN EL PUNTO DE EMBARQUE, PRIMERA COPIA PARA EL LEGAJOS DE VUELO Y SEGUNDA COPIA PARA EL PASAJERO.

Nota: Toda la información contenida en este formulario deberá ser remitida a la oficina de seguridad de aeropuerto de destino o tránsito.

4.9 EVALUACIONES E INSPECCIONES DE SEGURIDAD

Las evaluaciones e inspecciones de las medidas de seguridad son necesarias para asegurarse de que los programas de seguridad de aeropuerto son adecuados y mantienen su eficacia se debe distinguir entre evaluaciones de seguridad e inspecciones de seguridad: a) b)

En cuanto al transporte autorizado de armas de fuego en el equipaje facturado, deben tenerse presentes las siguientes disposiciones:

- a) antes de manifestar su aceptación, el explotador de la aeronave debe asegurarse de que el arma no está cargada;
- b) el arma debe transportarse idealmente en una caja resistente para evitar posibles desafíos durante el transporte; y
- c) el arma deberá quedar depositada en un lugar inaccesible mientras la aeronave esté en vuelo y no debe ser transportada en el puesto de pilotaje ni conservarla un miembro de la tripulación. Para estos casos, generalmente se utiliza una caja con cerradura inviolable en el compartimiento para el equipaje.

En el Programa Nacional de Seguridad aparece un formulario, el cual debe exigirse que las personas autorizadas a transportar armas de fuego, lean y firmen.

El Supervisor y Coordinador de Seguridad debe decidir si permitirá, cuándo y en qué circunstancias, que porten armas mientras estén en su aeropuerto los agentes de seguridad a bordo que estén armados. Se darán estas circunstancias si es necesario proteger vuelos para los que el Estado de matrícula ha solicitado medidas especiales de seguridad y también vuelos en los que viajen dignatarios de un Estado. La aprobación puede concederse a condición de que el Estado de matrícula notifique con antelación la llegada de los agentes de seguridad armados y de que se observen a la llegada todas las leyes, reglamentos y controles aplicables en la República Dominicana.

- a) una evaluación de seguridad es un estudio de las operaciones del aeropuerto y de las líneas aéreas para determinar si son vulnerables a los actos de interferencia ilícita, sean secuestro de aeronave, sabotaje o ataque terrorista, y para recomendar medidas de protección adecuadas a la amenaza; y
- b) una inspección de seguridad es un examen de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes en un aeropuerto a fin de determinar si el programa mantiene su eficacia.

Al iniciarse cada evaluación, es necesario que las personas que la llevan a cabo se reúnan con los Supervisores y Coordinadores de Seguridad de cada aeropuerto internacional que se evalúa. La finalidad de estas reuniones es recibir información e indicar la forma de llevar a cabo la evaluación y el alcance de la misma y determinar cualquier aspecto problemático que el equipo que lleva a cabo la investigación deba enfocar. Deberá subrayarse siempre el aspecto de la confidencialidad de las conclusiones.

Es importante que las personas que llevan a cabo la evaluación tengan:

- a) un conocimiento práctico de los métodos y procedimientos internacionales aceptados relativos a la seguridad de la aviación;
- b) una cabal comprensión del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación, para determinar su eficacia, los temas que comprende y cómo se aplica en el aeropuerto;
- c) una evaluación fundada de la amenaza corriente y del factor de riesgo, tanto nacionales como propios del aeropuerto; y
- c) conocimientos prácticos de las tecnologías y técnicas de seguridad.

Cuando la evaluación sea de carácter nacional, será necesario considerar si existe una legislación que promulgue los términos y disposiciones de los Convenios sobre Seguridad de la Aviación de la OACI (de La Haya, Tokio, Montreal y el Protocolo Suplementario del Convenio de Montreal) y el alcance de la legislación local que rige el control de la aviación dentro del país, particularmente los reglamentos para hacer cumplir las normas de seguridad de la aviación. En una evaluación de aeropuerto, deben considerarse la legislación y los reglamentos aplicables al mismo y la eficacia de estos elementos jurídicos para la práctica de la seguridad en el aeropuerto.

Deben utilizarse planos y croquis, e incluirlos como apéndices en el informe de evaluación a fin de describir detalladamente las funciones y la distribución de determinadas áreas de cada aeropuerto y la forma en que se aplican las medidas de seguridad establecidas.

Las evaluaciones deberán concluir con la producción de un informe técnico general escrito y confidencial, señalando en detalle las conclusiones y recomendaciones de la evaluación. Según lo establecido en el Apéndice 3 del Doc. 8973 de la OACI.

La profundidad y el alcance de la evaluación deben comprender todos los elementos que afectan la seguridad de la aviación en el aeropuerto correspondiente y debe abarcar desde la política nacional sobre la seguridad aeroportuaria y su aplicación hasta incluir las medidas prácticas aplicadas en cada aeropuerto internacional. Deberán examinarse los siguientes aspectos:

- a) determinar la profundidad y alcance de los criterios nacionales relativos a la instrucción en materia de seguridad de la aviación vigente en el aeropuerto;
- b) examinar los Programas de Seguridad de la Aviación de Aeropuerto para determinar su profundidad, alcance y relación con la política nacional para su aplicación y eficacia;
- c) determinar los procedimientos en vigor respecto a la existencia, composición, frecuencia de reuniones y atribuciones del Comité de Seguridad del Aeropuerto;

- d) examinar los procedimientos de tramitación de los pasajeros que se aplican en el aeropuerto para determinar los aspectos que se prestan a abusos y aprovecharse de ellos;
- e) evaluar las medidas de seguridad aplicadas al equipaje de bodega;
- f) determinar la eficacia de la inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano antes del embarque, y la integridad de la seguridad de las áreas estériles;
- g) inspeccionar tanto las barreras externas como las internas entre la parte pública y la parte aeronáutica;
- h) evaluar los procedimientos en vigor para controlar el acceso a las áreas de la parte aeronáutica, inclusive la organización y administración de los sistemas de permisos;
- i) inspeccionar las medidas en vigor, tanto físicas como de procedimientos, para proteger las instalaciones y los servicios vitales tales como ayudas para la navegación, control de tránsito aéreo (en particular las instalaciones de comunicaciones de tierra a aire), de generación y distribución de energía eléctrica, los sistemas de aprovisionamiento de combustible y la red de distribución de agua;
- j) examinar las medidas de seguridad establecidas, tanto físicas como de procedimiento, para proteger las operaciones de carga aérea;
- k) examinar las medidas de seguridad establecidas en los centros de servicios de aprovisionamiento a bordo a fin de proteger la integridad de las provisiones para las aeronaves;
- l) estudiar los procedimientos de emergencia establecidos del aeropuerto, cuando estén disponibles, para determinar su alcance, la autoridad, las líneas de mando, la distribución, los deberes específicos, los canales de comunicación y las responsabilidades. Debe de haber procedimientos de emergencia de aeropuerto para hacer frente, como mismo, al secuestro de aeronaves, la destrucción de aeronaves, el sabotaje a las instalaciones y servicios de aeropuerto, los actos de terrorismo en los aeropuertos, las amenazas de bomba contra las aeronaves y contra las instalaciones y servicios de aeropuerto. Evaluar el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) del aeropuerto, en cuanto a emplazamiento, seguridad, acceso, instalaciones, apoyo logística y disposición, incluyendo el puesto de estacionamiento aislado para aeronaves;
- m) evaluar la eficacia y los mandos de los sistemas de CCTV y de alarma;
- n) determinar la eficacia de la iluminación de seguridad de las áreas críticas;
- o) examinar el despliegue y el funcionamiento de la dependencia responsable del

desempeño de las funciones de seguridad de la aviación en el aeropuerto, inclusive autorización para su existencia, fuerza, responsabilidades, poderes, despliegue, supervisión, equipo (comunicaciones, personal y vehículos), instrucción, descripción de puestos, enunciado de las obligaciones específicas, nómina, apariencia, espíritu de trabajo, bienestar, centro de control, notificación y capacidad de reacción;

- p) examinar las evaluaciones e inspecciones de seguridad llevadas a cabo previamente y cómo se han utilizado y aplicado sus resultados y conclusiones;
- q) determinar si se llevan a cabo periódicamente los ejercicios de seguridad para poner a prueba las medidas y los procedimientos de seguridad;
- r) examinar los procedimientos de seguridad de las líneas aéreas que se aplican en el aeropuerto y determinar si se aplican de conformidad con el programa de seguridad de la aviación del transportista y el programa nacional de seguridad de la aviación o la política nacional;
- s) evaluar los programas de instrucción establecidos para la instrucción del personal de seguridad y de otro tipo del aeropuerto, en términos de organización, instalaciones, material y personal de instrucción;
- t) evaluar los requisitos relativos a equipo y sistemas de seguridad; y
- u) estudiar la arquitectura y configuración de los edificios y la organización del trabajo a fin de que mejore el sistema de seguridad del aeropuerto.

4.10 CONTROL DE ACCESO

4.10.1 Zonas de seguridad restringidas -Principios

La seguridad de la parte aeronáutica de un aeropuerto es la preocupación principal, puesto que las aeronaves y la mayoría de las instalaciones críticas están situadas en ella. En vista de la vulnerabilidad de esta zona es necesario establecer procedimientos para impedir la entrada a la parte aeronáutica de personas o vehículos no autorizados. Estos procedimientos generalmente corresponden a dos categorías:

- a) zonas de seguridad restringidas claramente delineadas por suficientes barreras para impedir el acceso inadvertido y disuadir el acceso premeditado, y con procedimientos de control para impedir la entrada no autorizada de peatones y vehículos por puntos de acceso esenciales que hayan sido aprobados; y
- b) sistema de permisos para facilitar el acceso de las personas y vehículos autorizados a dichas zonas de seguridad restringidas, y hacer que las personas y vehículos que no ostenten los permisos en dichas áreas puedan ser identificados más fácilmente.

En la parte aeronáutica, las medidas y procedimientos que se aplican en condiciones de operación normales deberían estar en vigor durante períodos en los que se requiere mayor seguridad. En esos momentos, el efecto será mayor en cuanto a las necesidades de recursos de personal.

Deberán establecerse sanciones para toda persona que se introduzca o intente introducirse en la parte aeronáutica sin la correspondiente autorización. Dichas sanciones también deben incluir aspectos sobre la intrusión o intento de intrusión en los emplazamientos de instalaciones de comunicaciones y de ayudas para la navegación fuera del aeropuerto.

4.10.2 Barreras de seguridad

Deberán tomarse medidas para proteger las instalaciones y servicios, las aeronaves, y los pasajeros en la parte aeronáutica, es necesario que se defina claramente el límite entre la parte aeronáutica y la parte pública. Los supervisores y coordinadores de cada aeropuerto establecerán medidas para proteger las aeronaves en tierra del acceso no autorizado a las mismas. Esto puede lograrse, en primer lugar determinando las zonas del aeropuerto y en segundo lugar instalando un sistema de control de acceso.

La protección de la periferia de la parte aeronáutica se obtendrá mediante el dispositivo de seguridad establecido en los aeropuertos. Este dispositivo consistirá normalmente en la instalación de barreras de seguridad y puntos de acceso para vehículos y para peatones, puede complementarse instalando equipo de protección de intrusiones en la periferia o en recintos cerrados, y/o equipo de visualización de intrusiones (CCTV). Las barreras de seguridad deben realizar lo siguiente:

- a) delimitar la zona que haya de protegerse,
- b) crear un medio disuasivo físico y psicológico para las personas que pretendan entrar sin autorización;
- c) dificultar la intrusión para que el personal encargado y los miembros de seguridad tengan tiempo de detectar, interrogar y en caso necesario detener a los intrusos; y
- d) servir de puntos de entrada establecidos a las zonas de acceso controlado, fácilmente reconocibles para el personal y los vehículos.

La parte abierta de las barreras de seguridad deben reducirse a un mínimo y cerrarse cuando no se utilicen.

Cuando sea necesario, deben funcionar como barrera los edificios y otros obstáculos permanentes adecuados, para que se controle el acceso a través de los edificios. Si los edificios sirven de barrera de seguridad, deben inspeccionarse para comprobar que las ventanas, techos, vertederos, aberturas de ventilación, conductos, etc., estén debidamente

cerrados o protegidos con barras, rejas, telas metálicas u otros medios análogos, cuando dichas aberturas estén situadas a menos de 5,5 metros sobre el nivel de suelo o a menos de 4,25 metros de las estructuras fuera de la barrera de seguridad.

En todos los casos, las vallas y otras barreras de seguridad deben colocarse de manera que no permitan lanzar artefactos y sustancias de sabotaje a una aeronave o cerca de ella o a un punto vulnerable. Deben ser de suficiente altura y resistencia de forma que:

- a) sea difícil trepar por ellas;
- b) sea difícil doblarlas; y
- c) no se pueda pasar por debajo de ellas.

Las vallas de seguridad deben estar apartadas de obstáculos tales como postes de las líneas de transmisión de energía eléctrica, árboles, equipo y material almacenado, vehículos, etc., a una distancia de 3 metros hacia dentro de las vallas y de 3 metros hacia fuera; sin embargo, cuando esa separación no sea practicable, podrá obtenerse el control necesario elevando la altura de las barreras para proporcionar un mínimo de 2,44 metros por sobre los equipos, vehículos, etc. mencionados.

La eficacia de las vallas de seguridad para impedir la entrada depende en gran medida de la forma en que estén construidas. Por consiguiente, será necesario que solamente se instalen vallas metálicas. En general no se recomiendan las vallas de madera, pues con tales construcciones es más fácil penetrar por ellas. Sin embargo, en las inmediaciones de la Radio Ayuda para la Navegación, los requisitos operacionales prohíben el uso de metales. En tales casos estaría permitido utilizar vallas de madera o plástico. En todo caso, deben ser tan firmes como lo permitan las circunstancias, sin olvidarse de que deben ser frangibles en las zonas situadas por debajo de las trayectorias de aproximación y de despegue.

Se debe construir un tipo conveniente de vallas de seguridad de malla metálica montada sobre postes de hormigón armado o de acero. El alambre empleado no debe ser de un grueso inferior al equivalente al calibre número 10, con huecos no superiores a 5 centímetros cuadrados, y colocados en la valla de forma que el dibujo sea rómbico, para que sea difícil trepar por ellas. La altura de la valla dependerá de la topografía del terreno. En áreas libres se recomienda una altura mínima de 2,13 metros. A efectos de disuadir aun más a los posibles intrusos, este tipo de valla debe rematarse con varios hilos de alambre de espino (púas) montado sobre postes de hierro en ángulo en dirección de la posible intrusión. La altura total de la valla de seguridad con el remate de alambres de espino debería ser de 2,44 metros.

Para los aeropuertos que tienen una red de conductos de servicio, alcantarillas y túneles subterráneos que pueden cruzar los límites entre la parte pública y la parte aeronáutica, y, por lo tanto, pueden servir de entrada a personas no autorizadas. Será necesario que la entrada a todos los conductos, etc., por los que sea posible el acceso a la parte aeronáutica,

se cierre mediante puertas, tapas de alcantarilla y rejas de seguridad dotadas de cerraduras. Debiendo ser inspeccionados periódicamente por patrullas de seguridad. Si esto no puede ser posible, debe protegerse por medio de dispositivos de alarma.

Los techos de los edificios también podrían ser una posible vía de acceso no autorizado a la parte aeronáutica. Deberán tomarse medidas para impedir el acceso por estas vías. Los puntos en que los bordes de los techos y de los edificios se unen con la valla son particularmente vulnerables, por lo que será necesario un cuidado especial para mantener la integridad de la barrera.

4.10.3 Puntos de acceso

En todos los aeropuertos habrá un cierto número de vehículos y de peatones que tendrán una necesidad legítima de transitar entre la parte pública y la parte aeronáutica del aeropuerto. El número de entradas debe ser el mínimo compatible con la eficiencia de las operaciones y deben diseñarse de modo que:

- a) puedan cerrarse y asegurarse completamente, si las circunstancias así lo exigieran;
- b) en consonancia con la clase de punto de acceso, deben ser de construcción adaptada al tipo y frecuencia de su utilización y a su ubicación; y
- c) las bisagras deberían diseñarse de modo que no puedan quitarse los portones levantándolos.

Las entradas de peatones hacia el interior de los edificios deben construirse con la solidez suficiente como para disuadir cualquier intento de forzarlas.

Para impedir la entrada no autorizada a la parte aeronáutica por estos puntos de acceso, es necesario que éstos estén vigilados o controlados por un sistema de control del acceso.

Si el tránsito de vehículos es intenso, hará falta un sistema de portones de operación más fácil. En tales circunstancias, los accesos podrían equiparse con barreras levadizas, movidas manual o mecánicamente. Si se instalan barreras levadizas deben preverse accesos separados para impedir el paso de peatones no autorizados por el puesto de control mientras se inspeccionan vehículos.

Deben haber portones que satisfagan los requisitos anteriores para cuando los puestos de control no estén atendidos por personal y para los períodos de gran amenaza; esto último es particularmente importante cuando la amenaza supone una protesta pública u otras situaciones de desorden público.

El empleo de guardias de seguridad exigirá que se les proporcione lugares resguardados que les proteja contra las inclemencias del tiempo. Estos puestos resguardados deberían diseñarse de modo que permitan el máximo de visibilidad del área inmediata a los portones

y el acceso fácil para que los guardias de seguridad lleven a cabo sus tareas.

Cuando los puntos de acceso se utilizan durante la noche, el área que rodea el portón debe estar iluminada. En todos esos lugares, así como a lo largo de las vallas de seguridad, debe instalarse un sistema de iluminación que facilite la vigilancia y que permita que los guardias permanezcan en zonas oscuras.

Los puntos de acceso controlados por guardias deben estar provistos también de medios de comunicación con el centro de operaciones de seguridad del aeropuerto. Para simplicidad y seguridad de las operaciones, es preferible tener un portón en el que se controle la circulación en cada dirección. Este tipo de entrada aliviará las aglomeraciones en el área del punto de acceso.

El número de puntos de acceso entre la parte pública y la parte aeronáutica, desde los caminos y áreas públicos hasta los caminos de servicio en la parte aeronáutica, deben reducirse al mínimo, estar cerrados con llave cuando no se usen y ser inspeccionados a intervalos irregulares por el personal del servicio de seguridad a fin de asegurar que no se ha abierto una brecha en ellos.

El objetivo es suministrar vallas de seguridad en todo el perímetro de operaciones del aeropuerto. Cuando esto no se haya logrado, deberá darse prioridad a poner vallas de seguridad alrededor de todo punto vulnerable y entre la parte pública y la parte aeronáutica, tratando de que todo el perímetro llegue a tener la protección completa que se requiere en el Anexo 14 al Convenio de Chicago.

Los ensayos para comprobar el funcionamiento de los controles de acceso, las barreras del perímetro y otras medidas de seguridad solo deben llevarse a cabo bajo la estrecha supervisión de personal competente y especialmente entrenado. Los ensayos de penetración (intentos de comprometer la seguridad de los puntos de acceso) nunca deberá llevarse a cabo en una forma que pueda poner en peligro la seguridad de las personas.

4.10.4 Carteles

Debe darse a conocer al público, en términos generales, el Programa de Seguridad de la Aviación Civil, particularmente en lo que se aplica a los edificios terminales de pasajeros, ya que tal conocimiento podría disuadir a posibles delincuentes. Será necesaria la colocación de carteles adecuados en los edificios terminales de pasajeros y en las oficinas de venta de boletos del explotador y agencias de viaje.

4.10.5 Puntos vulnerables

La inutilización de las instalaciones del aeropuerto perturbaría considerablemente las

operaciones de transporte aéreo. Por lo tanto, en todo momento deben considerarse como puntos vulnerables a todos los usuarios del aeropuerto.

Todas las compañías y organismos que operen en el aeropuerto deben responder de la validez y necesidad de los permisos antes de expedirlos a su personal. Esto supondrá su responsabilidad de efectuar indagaciones adecuadas previas al empleo, o de otro tipo, para asegurarse de que la persona en cuestión no será una amenaza para el programa de seguridad de aeropuerto. Los permisos no deben expedirse sin tales garantías.

Cuando deban expedirse permisos para la entrada en zonas de seguridad restringidas, deberán tomarse precauciones más estrictas para evitar que se expidan permisos a personal que no tenga necesidad, o muy rara, de entrar en esas zonas. Debe mantenerse un control estricto de todos los permisos expedidos y éstos deben ser susceptibles de modificación en función de las necesidades.

Deberá exigirse a todas las personas que trabajen en zonas de seguridad restringidas que ostenten siempre sobre pecho un permiso aprobado cuando se hallen en tales zonas.

Es inevitable que de vez en cuando se extravíen permisos y que algunas personas que dejen de trabajar en el aeropuerto no los devuelvan. Esto debe impedirse dentro de lo posible. A efectos de reducir la posibilidad del uso indebido de tales permisos o pases, es necesario que tengan un período de validez definido, que no debe exceder de dos años.

Todos los permisos deben verificarse por lo menos una vez por año. Para estos fines, no solamente deben compararse los permisos con las personas a las que fueron emitidos, a título de verificación, sino que deben examinarse cuidadosamente para evitar falsificaciones, etc., y comprobar que corresponden a los registros de la oficina expedidora.

Las autoridades responsables, incluyendo el personal de seguridad, deberían interrogar y, si se justifica, registrar a toda persona a la que se encuentre en un lugar del aeropuerto, o en una instalación aeronáutica del mismo, al que no le esté permitido el acceso. Los informes sobre tales incidentes debe comunicarse al jefe de seguridad de aeropuerto.

El jefe de seguridad del aeropuerto debe expedir un permiso de corta validez o temporal, en el que el período de validez esté claramente indicado, a cada invitado oficial, visitante, profesional o técnico no residente que necesite tener acceso a áreas de la parte aeronáutica a fin de desempeñar las tareas que tenga asignadas. El permiso temporal no necesita llevar una fotografía, pero debe estar diseñado de forma que indique qué equipo especial el titular de la tarjeta está autorizado a llevar consigo a zonas de la parte aeronáutica. La autoridad que los expida debe recuperar todos los permisos temporales, manteniendo registros adecuados para facilitar el procedimiento y sentar la base de la protección contra su uso indebido. También es importante mantener seguros los permisos temporales que no se expidan.

Durante los períodos de gran riesgo o de amenazas especiales, será necesario reforzar el

sistema de permisos existente para la identificación aeroportuaria mediante tarjetas o permisos temporales que se expidan todos los días cuando el personal autorizado llegue al aeropuerto y se retiren diariamente cuando el personal termine su turno de trabajo.

Todos los visitantes a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas deben ser acompañados. Cuando se prevea que en cualquier momento la cantidad de visitantes superara la capacidad del personal de los servicios de seguridad del aeropuerto o del personal de operaciones para controlarlos, debe considerarse la posibilidad de pedir ayuda a la policía, a los cuerpos militares o a otras autoridades.

En los permisos del personal que sirven para tener acceso a zonas de seguridad restringidas debe incluirse una fotografía del titular como parte integral del permiso. Los permisos deben estar normalizados en cada aeropuerto e indicar datos de importancia del titular; por ejemplo, nombre del empleado, patrono y lugares de acceso autorizado y otros datos pertinentes. Es necesario incluir una fotografía para impedir el uso indebido del permiso por personas no autorizadas.

No se permitirá el uso de varios tipos diferentes de permisos en el aeropuerto, ya que ello presentaría serias dificultades al personal de seguridad y para la administración del programa de identificación.

Será necesario que todos los permisos sean expedidos por una autoridad central de cada aeropuerto. Esta autoridad debe ser el jefe de seguridad del aeropuerto y según los criterios promulgados por la autoridad competente (CESA). Los uniformes no son por sí solos como identificación adecuada y suficiente.

En virtud de que no es apropiado expedir permisos a tripulaciones de explotadores extranjeros que utilizan el aeropuerto, deberá preverse la aceptación del sistema de identificación oficial de su línea aérea o de su país.

En los procedimientos deben incluirse los pasajeros que embarquen o desembarquen de las aeronaves en áreas en que se exigen permisos. Generalmente, será suficiente aceptar tarjetas de embarque de las líneas aéreas y, si fuese necesario, el documento del boleto apropiado para este fin.

La comisión de un acto ilícito en la parte aeronáutica puede verse ayudada materialmente por el uso de un vehículo, tanto para lograr acceso rápido como para abandonar el lugar con gran rapidez; por lo tanto, el control del acceso de vehículos a la parte aeronáutica es una medida preventiva.

Hay muchos vehículos que necesitan entrar frecuentemente a la parte aeronáutica. En tales casos, será necesario que el permiso de acceso permanente se conceda solamente a aquellos que ordinariamente tengan necesidad de entrar; por ejemplo, a aquellos que intervengan directamente en las operaciones de las aeronaves.

Debe preverse lo necesario para permitir la entrada de aquellos vehículos que necesitan

tener acceso a la parte aeronáutica con poca frecuencia; por ejemplo, un vehículo que transporte carga que por su volumen tenga que ser entregada directamente en la aeronave. Esta disposición deberá aplicarse a los vehículos que presten servicio a los contratistas de mantenimiento y a los lugares en obras de la parte aeronáutica.

Los pases para vehículos debe expedirlos solamente la administración de seguridad del aeropuerto.

Los pases para vehículos deberían fijarse en la parte delantera del vehículo para el cual se expiden y ostentarse permanentemente. Deben ser claramente visibles cuando el vehículo entre en zonas de seguridad restringidas y tener una forma que sea difícil de alterar o falsificar. Debe indicar la compañía explotadora o propietaria del vehículo, así como la matrícula o el número de serie del vehículo.

Los pases para vehículos solamente deben expedirse con un período de validez fijo, que no debe exceder de un año. Los pases no deben ser de ningún modo transferibles de un vehículo a otro y deben controlarse cada vez que el vehículo esté por entrar en una zona restringida o al salir de la misma. Los pases para vehículos deben someterse a un control administrativo completo por lo menos una vez al año.

El hecho de que un vehículo ostente un pase no deberá interpretarse en el sentido de que los ocupantes del mismo están autorizados a entrar sin que se verifique su identidad. En circunstancias normales debe verificarse periódicamente la identificación de los ocupantes de tales vehículos y esta verificación debe efectuarse sistemáticamente en períodos de máxima seguridad.

Cuando se requiera un mayor nivel de seguridad, deberán expedirse pases a los vehículos para que entren al aeropuerto y retirarse cuando lo abandonan.

4.11 MEDIDAS RELACIONADAS CON EL DISEÑO DE LOS AEROPUERTOS

4.11.1 Criterios de planificación

El objetivo de esta sección es proporcionar la integración de las características arquitectónicas y de infraestructura que lleven a un cumplimiento óptimo de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y en la reforma de las instalaciones y servicios existentes en los aeropuertos. Debe señalarse que los siguientes documentos de la OACI tratan del asunto de planificación y diseño de los aeropuertos y deben consultarse como documentos primarios para la planificación y diseño de los aeropuertos: Manual de Planificación de Aeropuertos (Doc 9184) y Manual de Diseño de Aeródromos (Doc 9157).

Para atender adecuadamente a las necesidades en materia de seguridad de la aviación en todas las nuevas instalaciones y servicios, en la renovación de las instalaciones existentes y en la renovación de los aeropuertos, se necesita que las autoridades competentes establezcan los criterios nacionales que deban aplicarse en la planificación y diseño, de forma que se mantenga la integridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil. En los criterios debe concederse a los arquitectos y a los proyectistas la suficiente flexibilidad para que se adapten a las circunstancias y operaciones de cada uno de los aeropuertos. Esto puede lograrse permitiendo que se acepten una gama de opciones para lograr el objetivo deseado y alentando a los arquitectos y proyectistas a que identifiquen los enfoques más innovadores. También existe la necesidad de tener en cuenta y de juzgar el grado de exposición o de riesgo a que pueden estar sometidos los edificios o instalaciones si aumenta el nivel de amenaza, y los pasos que pueden ser necesarios para modernizar los edificios o las instalaciones y sus operaciones de forma que se pueda hacer frente a un aumento de las amenazas.

Al establecer los criterios, es esencial reconocer que los requisitos en materia de seguridad son realistas, viables económicamente y permiten llegar a un equilibrio adecuado entre las necesidades de la seguridad de la aviación, los medios de protección, los requisitos operacionales y los medios de facilitación. Entre los criterios deben también incluirse disposiciones para asegurar que el diseño facilita la puesta en práctica de medidas de contingencia.

Los proyectistas necesitan comprender el problema de la seguridad y la forma en que los criterios satisfacen los requisitos. Aunque no se les indique a los proyectistas la base del análisis de amenazas, es necesario que tengan acceso a la información relativa a los aspectos de la seguridad, por ejemplo, la presión por área que crea una bomba o la identificación de los materiales de protección para impedir que las armas de fuego causen daños.

4.11.2 Principios generales

La seguridad influye prácticamente en todos los aspectos de las operaciones de los aeropuertos. Cuando se hayan completado los planes generales del aeropuerto (Doc.9184, Parte I), se debe presentar en una lista todos los elementos de la planificación relacionados con la seguridad a los que debe atenderse. Esto debe realizarse consultando a las autoridades competentes en materia de seguridad de la aviación, y atendiendo a los criterios nacionales.

Para introducir o modificar el programa de seguridad del aeropuerto, se necesita encomendar a un equipo de programación la responsabilidad de redactar el plan, de coordinar y supervisar los trabajos necesarios para seleccionar, adquirir e instalar el equipo y los sistemas que hayan sido definidos en el plan. Si se incluyen en el equipo de

programación miembros del comité de seguridad de aeropuerto el enfoque que se adopte para la seguridad estará mejor coordinado y será de mejor relación de costo y eficacia. Se aumentará el número de miembros del equipo de programación según sea necesario, a fin de incluir funcionarios de seguridad de la administración nacional y/o local, expertos privados, ingenieros, técnicos y miembros de empresas de consultoría que participen en la tarea de programación y de puesta en práctica.

En materia de seguridad será necesario al planificar, diseñar y mejorar la seguridad general del aeropuerto se incluyen los siguientes aspectos:

- a) impedir que se introduzcan al aeropuerto o a bordo de las aeronaves por los medios que sean, armas, explosivos o artefactos peligrosos a base de:
 - detectar su presencia posible antes de que entren en la parte aeronáutica;
 - asegurar que no está abierta a intromisiones la ruta por la que circulan para tener acceso a la aeronave los pasajeros, el equipaje, el personal, la carga, el correo y otras mercancías y vehículos;
 - asegurar la separación completa entre los pasajeros que ya han sido sometidos a medidas de control de seguridad y los que todavía no lo han sido;
 - distribuir por zonas las diversas superficies del aeropuerto a fin de poder controlar el movimiento de pasajeros y personal del aeropuerto desde la parte pública hacia las zonas restringidas y por los alrededores de las mismas;
 - controlar el acceso a la parte aeronáutica y a las zonas restringidas; y
- b) facilitar la puesta en práctica de los planes de emergencia del aeropuerto durante crisis tales como alerta de bombas, apoderamiento ilícito de aeronaves, barricadas con toma de rehenes o accidentes de aeronaves; y
- c) reducir a un mínimo el efecto de una explosión o el ataque a pasajeros, a personal del público y a instalaciones y servicios aeroportuarios mediante:
 - el diseño del edificio terminal de tal forma que se limiten las víctimas y los daños que procedan de una explosión o de un artefacto incendiario; y
 - proteger las áreas vulnerables.

4.11.3 Evaluación de amenazas y riesgos para el aeropuerto

Al aplicar los aspectos de la seguridad en el diseño del aeropuerto será necesario realizar una evaluación de las amenazas y riesgos en el aeropuerto.

Para ayudar a los planificadores y proyectistas del aeropuerto en la tarea de evaluación de amenazas y riesgos, se incluye en el Anexo 2 de este Reglamento una lista de verificación para evaluación de riesgos en los aeropuertos.

4.11.4 Evaluación de los emplazamientos y configuración de las instalaciones

En la evaluación de los emplazamientos y en la configuración de las instalaciones, se deberá presentar una guía respecto a los aspectos de la seguridad y a sus repercusiones que podrían tenerse en cuenta al diseñar o renovar el diseño de las instalaciones y servicios aeroportuarios:

- a) la ubicación del aeropuerto;
- b) el tamaño y la topografía del emplazamiento del aeropuerto; y
- c) el lugar en el que se encuentren las instalaciones de transporte y de apoyo adyacentes.

Al decidir la configuración de la parte pública del edificio terminal, deberá prestarse especial atención a la seguridad de los siguientes elementos:

- a) configuración de carreteras;
- b) modo de acceso a los puestos de control (puesto de inspección);
- c) estacionamientos de automóviles;
- d) jardinería y límites;
- e) salones a la entrada del edificio terminal;
- f) iluminación y letreros;
- g) acceso a los servicios de emergencia; y
- h) portones de emergencia adicionales.

En la confirmación de la parte aeronáutica debe prestarse atención a la instalación de características de detección y protección frente a intrusiones a lo largo del perímetro, incluyendo siguiente:

- a) vallas;
- b) puntos de acceso de vehículos;
- c) puntos de acceso de peatones;
- d) sistemas de barreras electrónicos y electromecánicos (por ejemplo sistemas automáticos de control de acceso);
- e) puestos aislados de estacionamiento de aeronaves para ser utilizados en caso de amenaza de bombas y/o, de apoderamiento ilícito de aeronaves; y
- f) una carretera a lo largo de las vallas del perímetro para fines de patrulleo.

El puesto aislado de estacionamiento de aeronaves deberá estar ubicado a la máxima distancia posible de otros puestos de estacionamiento de aeronaves, edificios o zonas

públicas y de la valla del aeropuerto. Los planificadores deben tener en cuenta que los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves sólo pueden utilizarse en caso de apoderamiento ilícito de una aeronave o de amenaza de bombas; si las calles de rodaje y las pistas pasan cerca de esta zona, será necesario cerrarlas para operaciones normales cuando esté en ella una aeronave "sospechosa". Los planificadores recopilen datos de los organismos de seguridad que hayan de responder a tales incidentes, acerca de la ubicación ideal para estos puestos.

Será necesario que los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves deban también servir de "zona de estacionamiento de seguridad", en la que pueda estacionarse una aeronave que sea objeto de amenazas de interferencia ilícita tanto tiempo cuanto sea necesario, o para el embarque o desembarque de pasajeros y también para retirar y examinar la carga, el correo y los suministros de una aeronave en condiciones de amenaza de bombas. Debe prestarse atención a asegurarse de que el puesto no está situado por encima de servicios públicos subterráneos, tales como depósitos de gasolina, de combustible de aviación, tuberías principales de agua o cables eléctricos o de comunicaciones. Tales zonas de estacionamiento deben estar situadas de forma que sea casi imposible que personas sin autorización puedan llegar a ellas o estén en disposición de lanzar un ataque contra las aeronaves.

Desde las etapas iniciales de los planes debe esbozarse un inventario preciso de las operaciones de apoyo y de actividades paralelas o ajenas a la aeronáutica, de forma que pueda adoptarse una decisión relativa al lugar en que hayan de realizarse cada una de estas actividades. Esta decisión debe basarse en los siguientes principios:

- a) debe restringirse lo más posible el número de actividades paralelas o ajenas a la aviación en la parte aeronáutica, salvo aquellas que tengan un enlace directo y permanente con las operaciones de transporte aéreo. No deben emplazarse en la parte aeronáutica ni los hoteles ni los edificios y facilidades de los expedidores de la carga;
- b) cuando las instalaciones y servicios para operaciones de apoyo y para actividades paralelas o ajenas a la aviación hayan de emplazarse en la parte aeronáutica (por ejemplo, para que puedan tener acceso a las pistas), deberán:
 - mantenerse alejadas de los edificios de pasajeros y de carga del aeropuerto y de otros puntos vulnerables;
 - de ser posible, estar aisladas dentro de la parte aeronáutica; y
- c) los puntos privados de acceso a la parte aeronáutica a través de estos edificios o instalaciones deberán:
 - reducirse al número mínimo necesario para los peatones y los

vehículos del servicio; y

- estar controlados.

La aviación general es aquella destinada a esparcimientos y a trabajos aéreos (generalmente aeronaves y helicópteros de un solo motor o bimotores), la aviación de negocios (generalmente aeronaves de dos motores, de turbo propulsión o de reacción) y, en algunos casos, una explotación comercial para pasajeros. El principio de seguridad que debe seguirse es el de segregación, cuya finalidad consiste en que los movimientos de las personas y de los vehículos entre el área de la aviación general y las zonas principales de la terminal se reduzcan estrictamente a un mínimo. Estos movimientos están principalmente relacionados con las operaciones de reabastecimiento, con los servicios meteorológicos y con la oficina de notificación para control de aeródromo.

4.11.5 Minimizando los efectos de una explosión

Deben diseñarse las zonas a las que tengan acceso los pasajeros y el público con la idea de facilitar el recorrido de las patrullas y su vigilancia, reduciéndose a un mínimo o eliminándose aquellos lugares que se prestan a esconder artefactos explosivos o incendiarios.

Los vehículos deben mantenerse alejados por lo menos 30 metros de la parte frontal del edificio terminal. Las carreteras de entrada deben estar en un piso inferior, formándose así una rampa inclinada que actuaría como deflectora de la explosión si detonara un vehículo-bomba. Se debe tomar en cuenta que ningún vehículo se estaciona, ni a corto ni a largo plazo, a menos de 30 metros del edificio terminal y que las carreteras de entrada están vigiladas suficientemente por la policía que no permitirá que haya vehículos desocupados o no autorizados que se estacionen en ellas. Se requiere una pronta intervención y retiro rápido de vehículos, especialmente cuando esté permitido el estacionamiento de vehículos por breves momentos en las aceras de entrada a la terminal de pasajeros. El área pavimentada de las carreteras de entrada debe estar dotada de bordes sólidos a intervalos o de un sistema de barreras para impedir que cualquier vehículo se remonte al pavimento o entre en la terminal.

4.11.6 Minimizando los efectos de un ataque al pueblo.

En aquellos aeropuertos por los que transitan determinados vuelos de elevado riesgo, será necesario proteger contra ataques determinadas operaciones de presentación mediante el uso de facilidades y servicios permanentemente protegidos, mediante celosías provisionales o portátiles que pudieran trasladarse a este lugar. Las celosías para vuelos de elevado riesgo, deberán ser capaces de proteger minimizando el efecto de un ataque con armas de fuego y granadas, así como con bombas escondidas en maletas. Una zona de presentación y facturación "normal" debe convertirse en una zona "protegida" a base de celosías o rejillas resistentes a balas y explosiones que puedan hacerse descender del techo inmediatamente, cuando sea necesario. La celosía debe ser opaca, ligera, duradera y fácil de guardar.

Cuando no sea práctico instalar celosías desde el suelo hasta el techo, continuará siendo un problema la posibilidad de voleo de los misiles. Las celosías que sobresalgan del suelo deberían tener una altura mínima de 2,3 metros y en el espacio que quede por encima debería protegerse con una red suspendida desde el techo hasta los límites superiores de la celosía. Con materiales modernos puede lograrse una protección adecuada mediante celosías o cortinas balísticas hechas a base de apropiados materiales ligeros.

Otra forma de proteger un determinado mostrador de presentación y facturación, en el que se atienda a un vuelo de elevado riesgo, será la de realizar todos los procedimientos de presentación y facturación para dicho vuelo lejos de las zonas a las que tiene acceso el público.

4.11.7 Edificio terminal de pasajeros

Para alcanzar los objetivos generales de los planes de seguridad, así como los de los planes generales del aeropuerto, será necesario la simplicidad que proviene de los siguientes principios:

- a) que las rutas de circulación de pasajeros y de equipaje sean sencillas
- b) que haya separación física para la circulación de pasajeros y carga, en tránsito o trasbordo, y ello preferiblemente en los vuelos nacionales y en los internacionales;
- c) que se reduzca al mínimo el número de puestos de inspección de seguridad (esto puede lograrse centralizando los puestos de inspección en un lugar en el que converjan las rutas de circulación de pasajeros y de equipaje); y
- d) que se reduzca al mínimo el número de puntos por los que los peatones puedan tener acceso a la parte aeronáutica y particularmente a las zonas de seguridad restringidas (esto puede realizarse después de un análisis riguroso de las rutas de circulación del personal de tierra y aplicando el principio básico de elaborar un plan general para el sistema de permisos).

En la parte aeronáutica de los edificios deben siempre incluirse las tres siguientes zonas de seguridad restringidas:

- a) la zona de pasajeros, situada en la parte aeronáutica después del puesto de inspección. En esta zona pueden también incluirse la zona de presentación y facturación si se hubiera decidido realizar un nuevo control del equipaje de mano que ya estuviera inspeccionado;
- b) la zona de equipajes, situada después del puesto de control del equipaje facturado; y
- c) la zona de embarque a las aeronaves.

En los miradores y/o zonas de observación debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- a) las zonas de observación o miradores del edificio terminal deberán estar cerrados o incluir barreras eficaces para impedir el acceso no autorizado o el lanzamiento de objetos peligrosos hacia aeronaves estacionadas o hacia las zonas estériles;
- b) los miradores de observación al aire libre deben estar situados más allá de los puestos de inspección de seguridad para que disminuya la posibilidad de que se introduzcan artefactos peligrosos o capaces de causar víctimas mortales; y
- c) debe ser posible cerrar los miradores de observación (por ejemplo, puertas o rejillas) para controlar el acceso a estas zonas en caso necesario.

Deberán protegerse cada una de las facilidades de almacenamiento de equipaje a las que los pasajeros y el público tengan acceso mediante un puesto de inspección de seguridad. Si cuando esto no sea posible, las instalaciones para depósito de equipajes deberán estar situadas de forma que puedan ser observadas y deben tener características de diseño que minimicen el efecto en los transeúntes de una explosión. Esto requerirá por lo menos la selección de un lugar alejado de la circulación principal de pasajeros y del público en general, así como la inclusión de características de diseño en la estructura del lugar y de los armarios, a fin de desviar la onda directa principal de una explosión.

Las zonas de la parte aeronáutica y las de seguridad restringidas deben diseñarse y construirse para impedir el paso de artículos desde las zonas no estériles. Por ejemplo, debe impedirse que haya enlaces o conexiones por tuberías, ventilación, desagües, túneles para servicios públicos u otros accesorios en los lavabos de la zona estéril y los correspondientes en los lavabos de las zonas no estériles, de forma que sea mínima la posibilidad de que se transfieran artículos de una zona hacia la otra. Al hacer los planes de la construcción de pasadizos o de galerías suspendidas para ganar acceso hacia zonas no restringidas o públicas, por encima o junto a zonas estériles, será necesario asegurarse de que no sirven para facilitar la transferencia de artículos hacia tales zonas.

La seguridad en las zonas restringidas a los pasajeros será más completa si se incorporan al diseño accesorios tales como barandillas, pilares, bancos, ceniceros, etc., que no se presten a ser un escondite de armas o artefactos peligrosos.

Cada zona del aeropuerto debe estar sometida a planes concretos de evacuación; y en las soluciones que se encuentren debe tratar de mantenerse la impenetrabilidad de las diversas zonas y la necesidad de controlar rigurosamente las rupturas ocasionales de esta impenetrabilidad por razones de seguridad.

Al evacuar la parte pública, incluso las zonas a las que el público no tiene acceso libre, la circulación debe dirigirse hacia las aceras de la parte pública. Si las limitaciones arquitectónicas exigen la evacuación en sentido opuesto, deben asegurarse las salidas de emergencia hacia la parte aeronáutica cuando no se estén utilizando.

Será necesario que la evacuación se haga desde la parte aeronáutica hacia la parte pública, pero deberá también asegurarse que el número de salidas de emergencia y puntos de tránsito sea el mínimo requerido por razones de seguridad. Solamente debe efectuarse la evacuación hacia la parte aeronáutica si las limitaciones arquitectónicas y/o la longitud de las rutas de evacuación lo exigieran. En todo caso, deben mantenerse seguras todas las salidas de emergencia hacia la parte aeronáutica.

En los planes y en el diseño de los edificios de pasajeros, debe preverse la instalación de las siguientes características de seguridad del aeropuerto:

- a) puestos de inspección del equipaje facturado;
- b) puestos de inspección de pasajeros y de su equipaje de mano;
- c) puestos de control de la tripulación;
- d) puesto de control vigilado en los puntos de acceso de peatones;
- e) puesto de control de seguridad;
- f) centro de operaciones de emergencia (COE) y puestos aislados de estacionamiento de aeronaves; y
- g) oficinas y locales de los servicios de seguridad, que pueden constar de todos o parte de los siguientes elementos:
 - oficinas del jefe de los servicios de seguridad y del segundo o segundos jefes;
 - salas de guardia y oficinas de servicio;
 - salas para conferencias;
 - salas de capacitación;
 - salas de depósito de equipo portátil de seguridad (detectores portátiles, equipo de radiocomunicaciones, equipo de protección, equipo para desmantelamiento de bombas, etc.);
 - garaje para vehículos de seguridad;
 - salones de descanso y quizás cuartos para alojamiento del personal de servicio;
- h) cuartos para control centralizado del sistema de control del equipaje facturado;

- i) espacio requerido para interrogar a los pasajeros antes de que lleguen a los mostradores de presentación y facturación; y
- j) salas de registro del equipaje facturado.

Debe determinarse el emplazamiento de cada una de las oficinas, locales, o puestos de seguridad, con objeto de reducir a un mínimo el tiempo de respuesta.

4.11.8 Rutas protegidas para los pasajeros

Las rutas protegidas para circulación de los pasajeros se deben extender desde el puesto de inspección hasta la puerta de la aeronave. Dependiendo de las circunstancias, los pasajeros pueden cruzar los siguientes puntos y zonas:

- a) puesto de control de inmigración;
- b) salas de salida entre las cuales pueden incluirse:
 - salas de espera;
 - facilidades para alimentos y bebidas;
 - mostradores de servicio de las líneas aéreas;
 - tiendas de venta libre de impuestos y otros establecimientos de venta al pormenor;
 - lavabos; y salas para dignatarios;
- c) salas de salida; y
- d) conexiones entre el edificio para pasajeros y las aeronaves.

Al hacerse los planes y al diseñarse la ruta de circulación descrita anteriormente, deberán tenerse en cuenta los siguientes elementos:

- a) todas las puertas de acceso a las diversas áreas de los salones para salida deberán ser puertas de seguridad y debe ser posible cerrarlas con llave cuando no se utilicen;
- b) cuando se prevea colocar un sistema automático de control de acceso, deberán asegurarse y controlarse las siguientes puertas y salidas:
 - puertas de entrada y de salida a la parte pública y la parte aeronáutica de los salones de salida;

- las puertas de acceso a las oficinas de las autoridades de policía y a los servicios de seguridad;
 - las puertas y salidas de acceso a los salones de salida; y
 - las puertas y salidas de acceso a las pasarelas (jetway) para embarque de los pasajeros;
- c) deben asegurarse las salidas de emergencia hacia la parte aeronáutica y/o hacia la parte pública;
- d) las subdivisiones de los salones de salida deberán llegar hasta el techo para impedir que se lancen por encima de ellas objetos o, si esto no fuera posible por motivos de ventilación, deberán instalarse redes protectoras; y
- e) de ningún modo los restaurantes y las zonas de descanso deberán tener terrazas que constituyan un mirador por encima de las zonas de estacionamiento de aeronaves, a no ser que estén dotadas de ventanas fijas y resistentes.

4.11.9 Control de acceso

deberá mantenerse la integridad de los límites entre la parte aeronáutica y la parte pública de los aeropuertos, se cuenta con una función crítica que disuade de entrar sin autorización, o de atacar a los aeropuertos y aeronaves. La seguridad eficaz de la parte aeronáutica depende grandemente de la aplicación integrada de barreras físicas, de sistemas de identificación y de control del acceso, de equipo de vigilancia y de detección y del cumplimiento de los procedimientos de seguridad.

Se establecerá la forma de reducir al mínimo posible, tanto dentro como fuera, el número de puestos de control de acceso a la parte aeronáutica y a otras zonas de seguridad. Puede lograrse un mejor control del acceso mediante los siguientes procedimientos:

- a) haciendo que las instalaciones y servicios de la planta baja y para mantenimiento estén en la parte pública (aunque con acceso controlado) y que donde haya conductos, tuberías, cables, otros paneles de subdivisión de la planta o para inspección (tales como los que se proporcionan en las zonas de lavabos), pasen por los límites de la zona restringida, asegurándose de que no sirven para ganar el acceso no autorizado;
- b) planificando cuidadosamente las facilidades para cocina y aprovisionamiento. Cada vez más se proyectan aeropuertos con una sola facilidad de aprovisionamiento tanto para la parte aeronáutica como para la parte pública.
- c) haciendo que las zonas de reclamación de equipajes estén fuera de la zona

restringida para que disminuya el riesgo de que los pasajeros den marcha atrás por puertas de salida. Para satisfacer los requisitos de aduanas en las zonas de reclamación de equipajes en vuelos internacionales, éstas deberán ser zonas no públicas y actuar de zona intermedia que "protejan" a la zona restringida;

- d) proporcionando facilidades adecuadas para el personal dentro de la zona restringida, de forma que disminuya el número de veces que hayan de pasar por los puestos de control en el desempeño de sus funciones;
- e) coordinando las vías de acceso a la parte pública, a la parte no pública y el control del acceso a la parte aeronáutica o a la zona restringida. Esto podrá lograrse colocando estratégicamente un puesto de control para el acceso a la plataforma, a los ascensores desde las salas de la planta hacia el techo y mediante el uso de corredores paralelos (uno en la parte pública, otro en la parte aeronáutica) para toda clase de reparto entre la parte pública y la parte aeronáutica;
- f) manteniendo un solo punto de acceso del personal convenientemente situado. Este punto, de ser posible, debería ser una facilidad especializada que no esté recargada por otras formas de edificio u otras distracciones;
- g) planificando medios de retomar el equipaje por cinta transportadora (tales como una cámara de seguridad de doble puerta), evitándose la necesidad de que el personal se mueva entre la parte pública y la parte aeronáutica o la zona restringida;
- h) manteniendo un solo punto de acceso para repartos convenientemente situados, o (en el caso de operaciones de mayor magnitud) manteniendo un solo punto para reparto en la parte pública, desde el cual se transfieran los repartos hacia la zona restringida y hacia la parte aeronáutica en vehículos especializados. Con este arreglo se facilitaría también la introducción de medidas de seguridad si se observara un aumento de las amenazas; y
- i) debe evitarse, que los baños situados en la parte pública den la espalda a los de la zona restringida, y asegurándose de que están diseñados y contruidos de forma que sea difícil entrometerse en la parte aeronáutica por las paredes o techos de los baños.

Para impedir el acceso no autorizado, las puertas o portones que llevan desde la parte pública hacia la parte aeronáutica, hacia las áreas de seguridad restringidas y hacia las zonas de la parte pública a las que no tiene acceso el público y que no están vigiladas, deberán estar dotadas de candados.

Se permitirán que los edificios y otras estructuras inamovibles sean utilizados como parte de la barreras física y estén incorporadas a las vallas, siempre que se adopten medidas para restringir el paso no autorizado a través de los mismos. Debe prestarse también atención a asegurarse de que los techos u otras partes de la estructura no proporcionan una ruta fácil de acceso no autorizado hacia la parte aeronáutica.

4.11.10 Zonas de inspección de seguridad de los pasajeros

Será indispensable que al seleccionarse lugares convenientes para los puestos de inspección, en los cuales haya de utilizarse equipo, tal como detectores metálicos de pórtico o de puerta y aparatos de rayos, es esencial que estén provistos de enchufes para energía eléctrica fiable y suficiente. También es necesario tener en cuenta los posibles efectos de los campos eléctricos generados por otros tipos de equipo, tales como ascensores, cintas transportadoras, etc. La masa de acero estructural en los edificios terminales puede también tener un efecto adverso. No es posible recomendar distancias mínimas desde las fuentes de tales interferencias debido a las variables de cada lugar; tal información podrá obtenerse del fabricante del equipo.

La ubicación y tamaño de los puestos de inspección, así como la magnitud de los servicios de inspección, dependerán de la demanda de pasajeros. Debe prestarse particular atención al número, tipo, configuración y emplazamiento de los puestos de inspección, a fin de facilitar la circulación de los pasajeros por el edificio terminal.

La circulación de los pasajeros internacionales se deberá mantener separada de la de los pasajeros nacionales. Sin embargo, esto no siempre es posible, particularmente en aeropuertos pequeños y medianos. En tales casos, pueden combinarse los puestos de inspección de los pasajeros y la circulación de los pasajeros puede controlarse mediante un sistema de puertas o subdivisiones para dirigir a los pasajeros hacia sus salas de embarque. La sala de embarque internacional puede estar precedida de un puesto de control de inmigración y/o de aduanas.

Puede incorporarse al diseño la forma de separar físicamente a las personas que hayan de pasar más allá del puesto de inspección pero que no hayan de estar sometidas a la inspección, a condición de que no se ponga en peligro la seguridad del proceso de tramitación.

El espacio que debe ser requerido para alojar el equipo esencial de seguridad, los operadores y los canales de circulación de pasajeros, varía ordinariamente entre 40 y 50 metros cuadrados. Es necesario prestar atención a los asuntos de las colas de pasajeros, del registro manual y de pasajeros que hayan de ser objeto de una inspección ulterior.

4.11.11 Facilidades para Dignatarios

Se deberá atender de modo particular a las facilidades para dignatarios, puesto que alguno de ellos puede ser objeto de graves amenazas personales. Para fines de facilitación las salas de dignatarios deben estar situadas en el límite entre la parte pública y la parte aeronáutica. Deben adoptarse medidas para asegurarse de que los dignatarios no están expuestos a ataques desde las áreas públicas adyacentes cuando abandonan los vehículos y entran a los edificios.

Las facilidades para dignatarios deben instalarse de modo que sea posible controlar simultáneamente a los dignatarios y a los que les despiden o dan la bienvenida, así como a su equipaje de mano y facturado. Debe proporcionarse un mostrador especial de facturación y presentación y un puesto especial para la tramitación del equipaje facturado a la salida.

4.11.12 Seguridad del perímetro

Para determinar los medios necesarios de seguridad del perímetro o de la zona restringida, deben incluirse los siguientes factores:

La evaluación de amenazas nacionales y locales, las vulnerabilidades y los valores que posea la terminal aérea. La topografía del emplazamiento debe ser una de las consideraciones físicas principales, junto con la ubicación general, el área que haya de ser protegida y la vida útil prevista de los materiales utilizados. Los componentes concretos de la seguridad del perímetro (vallas, sistemas de detección de intrusos, televisión en circuito cerrado etc.) no deben considerarse aisladamente, sino como un todo integrado.

Debe establecerse un perímetro de seguridad mediante la aplicación combinada de uno o varios de los siguientes sistemas básicos:

- a) vallas ciclónicas con 4 líneas de alambres de púas;
- b) lo mismo que en a) pero con luces de perímetro como elemento disuasivo adicional;
- c) vallas de alta calidad (tales como alambradas tejidas o dobles de gran seguridad) a las que puedan añadirse sistemas de detección de intrusos en el perímetro y/o televisión en circuito cerrado; o
- d) vallas dobles con una zona estéril y un sistema de detección de intrusos en el perímetro televisión en circuito cerrado, que estén o no integradas a un sistema automático de control de acceso.

Para mejor a la vigilancia, las vallas, serán rectas y sin complejidades, preferiblemente alineadas con el perímetro de seguridad de las terminales de pasajeros y de carga y con los otros edificios.

La instalación de vallas o barreras no debe estar en conflicto con zonas operacionales del aeropuerto. Por motivos de protección u operacionales (p. Ej., la presencia de sistemas para la navegación), pudiera ser que algunas partes de las vallas de perímetro no cumplan con los requisitos en materia de seguridad, y pudiera ser necesario utilizar materiales especiales para las vallas y/o equipo y sistemas de detección y vigilancia.

Con dos hileras paralelas de vallas se tendrá un factor de retardo "después de la detección"

de un intruso y sería mayor la probabilidad de aprehenderlo. La instalación de dos vallas bajas pudiera ser una solución útil en lugares en los que una valla elevada de perímetro interfiriera con los sistemas de guía para la navegación. Los recorridos de valla doble proporcionarían también una zona estéril libre de personas o de animales, y reducirán a un mínimo las alarmas falsas.

Debe prestarse atención a las puertas y barreras que permitan el acceso regular o de emergencia a la terminal. El número de las mismas debe ser el mínimo posible, y deben estar adecuadamente equipadas y construidas para adaptarse en general a la integridad de la valla. Las puertas designadas como de emergencia han de estar dotadas de cerraduras con eslabones débiles.

Sería necesario iluminar la zona terrestre a ambos lados de las puertas y de determinadas zonas de la valla que probablemente habrían de utilizarse durante períodos de visibilidad reducida.

4.11.13 Protección de puntos vulnerables

Deben protegerse los puntos vulnerables de un aeropuerto mediante los siguientes elementos:

- a) vallas en el caso de una zona, y puertas reforzadas o aseguradas en el caso de edificios;
- b) barras o persianas robustas en las ventanas que puedan cerrarse con llave desde dentro;
- c) equipo de detección de intrusos, electrónico y/o, electromecánico, así como equipo de visualización de intrusiones que esté enlazado con el puesto de control de seguridad si el aeropuerto está dotado de un sistema automático de control de acceso; y/o
- d) luces de seguridad.

4.11.14 Requisitos de control de la carga y el correo

Se deberán aplicar controles básicos de seguridad a los artículos de la carga y del correo antes de su transporte por vía aérea. En consecuencia, las actividades de los expedidores y de los indirectamente encargados de la carga aérea serán de tanta importancia como las de los aeropuertos o de los transportistas aéreos.

Los transportistas y los expedidores de la carga deben estar emplazados fuera del aeropuerto y los aspectos de seguridad no influyen notablemente en la selección del emplazamiento de terminales de carga o de correo. Sin embargo, para mejor control, dentro de tales terminales deben distinguirse dos sectores:

- a) el sector restringido de la parte pública, al que solamente puede entrar el personal encargado de la carga o del correo, los fletadores y miembros del público en general que se dirigen a este lugar para enviar o recoger mercancías, así como los vehículos de servicio y los vehículos de reparto o de recogida de carga, correo o mercancías. En este sector deben incluirse la parte del terminal (espacios, muelles y salas de carga) en los que se reparten y se recogen la carga, el correo y las mercancías; y
- b) el sector de la parte aeronáutica que comprende las instalaciones y terminales en las que se tramitan a la salida la carga, el correo y las mercancías para su transporte por vía aérea y a la llegada para su transporte por medios de superficie, y los muelles de carga y zonas de maniobras y de estacionamiento para vehículos de servicio del aeropuerto y para el equipo utilizado en la carga y en la descarga. El sector de la parte aeronáutica deberá estar aislado de la parte pública de la terminal mediante rejas metálicas o paredes sólidas, pero deberá ser capaz de dar paso a los vehículos para facilitar los movimientos.

4.11.15 Materiales

Cuando se construye o moderniza el edificio terminal deben tenerse en cuenta las siguientes directrices:

- a) evitar el uso de materiales quebradizos tales como vidrios o plástico rígido que pueden romperse formando fragmentos cortantes o puntiagudos;
- b) utilizar materiales que sean flexibles y robustos
- c) proporcionar accesorios robustos que sean apropiados, idealmente con la misma capacidad de resistencia que los materiales que se aseguran. Esto puede significar que se recomiende poner tornillos en las paredes interiores (alejadas de la explosión) en lugar de clavos, • atornillar las paredes mediante superficies adicionales • listones para prevenir el desgaste de los tornillos; y
- d) minimizar la oportunidad de que se derrumben las estructuras ligeras. Esto puede significar que los quioscos, alojamiento para los arrendatarios etc., hayan de diseñarse con miras a resistir cargas de explosión, incluso cuando estén dentro de las salas de espera protegidas.

4.11.16 Fuentes de energía eléctrica

En cuanto al suministro de energía eléctrica para el equipo de seguridad y los sistemas de control será necesario lo siguiente:

- a) aplicar las normas indicadas en el Doc 9157, Parte 5 Sistemas Eléctricos, respecto al suministro de energía eléctrica destinado a las ayudas para la navegación, a redes

de alimentación por sectores y energía secundaria del aeródromo, diseño e instalación de las redes, e instalación y control de cables subterráneos o de cables para suministro de energía en la superficie;

- b) instalar sistemáticamente inversores reguladores del voltaje, delante de cada elemento del equipo de detección, en aquellos aeródromos sujetos a grandes fluctuaciones de voltaje; y
- c) proporcionar sistemáticamente controles de humedad y de temperatura del aire en las zonas en las que están situados el equipo de detección y los sistemas de control de seguridad.

4.11.17 Iluminación de seguridad

En lo que respecta a la iluminación, debe también tenerse en cuenta lo siguiente:

- a) la función de la iluminación de seguridad difiere considerablemente de la de iluminación para las operaciones del aeropuerto. Las luces de seguridad, en las zonas que se mantienen bajo vigilancia (particularmente las zonas de estacionamiento, el área frontal de la parte aeronáutica y las terminales de pasajeros, de carga y las vallas), tienen una función triple:
 - revelar la presencia de intrusos (manifestación);
 - disuadir de la intrusión (disuasión); y
 - disimular la presencia de guardias o de equipo de vigilancia (ocultación de las defensas);
- b) debe ser posible encender o apagar de repente, por medios manuales o automáticos, las luces de seguridad en las zonas mencionadas, en caso de que se active una alarma de intrusión y en caso de que haya un intento de penetrar por un punto de acceso; y
- c) los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves deben estar equipados de sistemas de enchufes sectoriales y secundarios para suministro de energía de las rampas ligeras móviles.

4.12 METODOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA ASPECTOS OPERACIONALES

Deben prepararse, a nivel nacional y para cada aeropuerto, planes de contingencia que sean flexibles como para poder aplicarlos a cada tipo de suceso. En apoyo de estos planes debe disponerse de recursos, de instalaciones y servicios y de personal.

En cada aeropuerto se deberán elaborar un procedimiento normalizado para transmitir datos confidenciales relativos a Actos de Interferencia Ilícita. Las medidas aplicadas deben garantizar que las personas que desempeñen funciones oficiales, inclusive los explotadores de líneas aéreas, no divulguen información a la prensa o a otros que puedan comprometer la seguridad de la aviación civil internacional.

Deberá asegurarse que los aeropuertos permanecen abiertos y disponibles para ser utilizados por una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita. No deberá ocurrir la denegación de ayudas para la navegación esenciales o de los servicios ATS y de comunicaciones, mantener apagadas las luces, particularmente las de pistas y calles de rodaje, y la obstrucción deliberada de las pistas, en vista de que esto puede, aumentar la probabilidad de que le pueda ocurrir un accidente a esa aeronave. Cualquiera de estas intervenciones deliberadas, o una combinación de las mismas, puede poner seriamente en peligro las vidas de los pasajeros y de la tripulación al llevar al piloto a efectuar innecesariamente maniobras peligrosas, particularmente en caso de:

- a) heridos a bordo;
- b) daños causados por una explosión durante el vuelo;
- c) combustible escaso;
- d) fallas mecánicas; y/o
- e) otras emergencias imprevistas.

Además, los delincuentes pueden desahogar su frustración en los rehenes que tengan en su poder.

En virtud de los convenios, todos los aeropuertos están obligados a adoptar medidas adecuadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita hasta que puedan continuar su viaje.

4.13 INCIDENTES DE AVIACION

4.13.1 Incidentes - Contingencias

Como elementos de un plan de contingencia con esperanzas de éxito deben incluirse los siguientes factores:

- a) en estas condiciones, el lugar más seguro para la aeronave es en tierra;
- b) el objetivo principal es la liberación sin daño de los pasajeros y de la tripulación y esto debe anteponerse a otras consideraciones importantes, como la captura y

castigo de los delincuentes y la protección de la propiedad;

- c) la necesidad de asegurarse de que los perpetradores de actos de interferencia ilícita se enfrenten con una respuesta organizada y eficaz, de manera que puedan evitarse o minimizarse los daños o lesiones provenientes de tales actos;
- d) las negociaciones deben anteponerse al uso de la fuerza hasta el momento en que quienes deciden vean claramente que es necesario aplicar la fuerza cuando se hayan agotado todas las demás posibilidades y que los trámites de consulta hayan llegado a un punto muerto;
- e) las negociaciones con los delincuentes, deben estar a cargo de personas bien formadas y con pericia en tales asuntos.
- f) en general, las personas a las que incumbe tomar decisiones, sin consultar con las autoridades superiores, con respecto a las demandas de los delincuentes, no deben negociar directamente con los delincuentes y es necesario que no estén inmediatamente disponibles en el centro de operaciones de emergencia del aeropuerto ni en otro puesto de mando.

Cuando una aeronave que ha sido objeto de apoderamiento ilícito se halle estacionada en un aeropuerto, las autoridades competentes de dicho aeropuerto no deben tomar ninguna medida para poner fin al apoderamiento ilícito de la aeronave sin considerar de antemano y particularmente los deseos que el piloto al mando haya podido manifestar y, si fuese factible, los de los funcionarios competentes del Estado a que pertenece la línea aérea, ni sin ponderar todas las circunstancias pertinentes, así como la opinión del explotador. La seguridad de los pasajeros y de la tripulación debería ser la consideración primordial de quienes hayan de tomar una decisión.

La responsabilidad y autoridad primarias para determinar las medidas que hubieran de adoptarse en caso de que una aeronave sea objeto de apoderamiento ilícito en un aeropuerto están asignadas al Jefe del CESA deberían asignarse a un solo organismo gubernamental. Este organismo coordinará todas las medidas con las autoridades de aviación civil, con la administración del aeropuerto, con el explotador interesado y con cualquier otra organización, en el aeropuerto y fuera del mismo, cuya intervención se juzgue apropiada.

El sistema de intercomunicación de a bordo entre el piloto y el personal de tierra debe asegurar el carácter privado de las discusiones entre los miembros de la tripulación de vuelo, los delincuentes y el COE del aeropuerto o el encargado de las negociaciones relativas a los rehenes, si se dispone de un cable de suficiente longitud para las comunicaciones. La fuente de dicho cable y la posibilidad de disponer de ella debe incluirse en el plan de contingencia.

Es necesario que el COE esté provisto de medios de comunicación eficaces y flexibles que permitan la comunicación directa con la aeronave afectada así como con el ATS y con

todas las dependencias de los servicios de seguridad cuya asistencia sea probablemente necesaria en el aeropuerto.

Debe utilizarse el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves para el registro de aeronaves bajo amenaza, así como para atender y dar servicio a las aeronaves que hayan sido objeto de apoderamiento ilícito, a fin de reducir al mínimo la interrupción de las operaciones normales del aeropuerto.

El lugar más seguro para una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita es en tierra. En consecuencia, debe hacerse todo lo posible para detener en tierra a la aeronave hasta que se ponga fin al incidente. Este objetivo deberá formar parte de la estrategia del procedimiento de negociación, mediante la negativa o demora a abastecer de combustible a la aeronave o problemas de los servicios de tránsito aéreo. Deben evitarse los intentos de impedir que salga la aeronave comprometiendo su aeronavegabilidad o movilidad (desinflando los neumáticos de la aeronave, etc.) puesto que tales actos aumentan el peligro que corren la aeronave y quienes están a bordo. Si se adoptara la decisión de impedir la salida de una aeronave, debe comunicarse de inmediato esta medida a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo a fin de garantizar la seguridad de otras aeronaves.

4.13.2 Centro de operaciones de emergencia

El plan de contingencia a nivel nacional y de aeropuerto, cuando se lleve a la práctica, deberá controlarse desde un oficina central. La mejor manera de lograrlo es mediante un centro de mando o centro de operaciones de emergencia (COE).

En apoyo del centro de operaciones de emergencia (COE) será necesario que además de expertos en las esferas de la aviación civil se cuente también con expertos en todas o en alguna de las siguientes materias:

- a) procedimientos de búsqueda de artefactos explosivos en vuelo;
- b) manipulación y colocación en lugar seguro durante el vuelo de sustancias que se sospecha son explosivas;
- c) respuesta de la autoridad de policía a un suceso;
- d) negociaciones para liberar rehenes;
- e) siquiatríalsicología;
- f) comunicaciones;
- g) servicios de tránsito aéreo;

- h) operaciones y trazado del aeropuerto;
- i) lugares especiales de estacionamiento para aeronaves que sean objeto de actos de interferencia ilícita;
- j) expertos y documentos disponibles en lugares contiguos;
- k) operaciones de vuelo; y otros servicios auxiliares (por ejemplo, de lingüistas o especialistas en religiones).

Debe verificarse periódicamente si el COE está siempre preparado para entrar en acción.

4.13.3 Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves

Cuando se sospeche que una aeronave tiene un artefacto o sustancia de sabotaje a bordo se deberán tomar medidas para aislarla. Para aislar la aeronave bajo sospecha, cada aeropuerto debe asignar un puesto aislado de estacionamiento al cual pueda trasladarse tal aeronave. El lugar elegido debe estar a un mínimo de 100 metros de todo otro puesto de estacionamiento de aeronaves, calle de rodaje, pista, edificio, área pública, área de depósitos de combustible o de almacenamiento para explosivos o material incendiario. El puesto aislado de estacionamiento también podrá utilizarse para aeronaves objeto de apoderamiento ilícito que requieran servicios o atención especial.

Debe prohibirse que bajo la superficie del puesto aislado de estacionamiento no haya servicios tales como tuberías de gas, tuberías de las tomas de reabastecimiento ni otras tuberías de combustible o cables eléctricos.

En los aeropuertos debe haber un área aislada de desmantelamiento de objetos o sustancias sospechosas, dicho lugar debe estar próximo, pero a no menos de 100 metros del puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.

El jefe de seguridad de aeropuerto deberá estudiar el aeropuerto y predeterminar las rutas hacia el área de desmantelamiento, desde todos los lugares del aeropuerto en los que puedan probablemente descubrirse artefactos o sustancias de sabotaje, que sean más seguras para tal clase de transporte. Al hacer este estudio deben considerarse las mejores rutas para evitar otras aeronaves estacionadas, edificios, áreas públicas, instalaciones de combustible y energía eléctrica, tuberías de gas, ayudas para las comunicaciones y la navegación.

Cuando el técnico en desmantelamiento de explosivos traslade uno de esos artefactos o sustancias, debe eliminarse la posibilidad de que las señales electrónicas procedentes de las instalaciones del aeropuerto disparen el mecanismo detonador. Debe evitarse la utilización de equipos de transmisión móviles o portátiles en un radio de 30 metros (o 10 m en caso de

transmisores de baja potencia) del artefacto sospechoso.

Con el fin de restringir el efecto de una explosión, debe considerarse prever un búnker (refugio o atrincheramiento para amortiguar el efecto de explosiones). Deberá consultarse a expertos en desmantelamiento de bombas y deben prestárseles todas las facilidades que requieran.

4.14 PARA CASOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA RESPONSABILIDADES

4.14.1 Servicios de tránsito aéreo

Los párrafos siguientes tratan sobre la recopilación y difusión de la información relativa a una aeronave en vuelo que sea objeto de un acto de interferencia ilícita.

Para hacer detonar a algunos de los artefactos de sabotaje se deben utilizar mecanismos sencillos, sensibles a los cambios de presión que actúan cuando se alcanza una determinada altitud. Para comprobar si en el equipaje, carga o correo hay tal artefacto, es necesario una cámara de simulación de cambios de las condiciones atmosféricas.

Es necesario una estrecha cooperación entre los servicios de seguridad y la dependencia de los servicios de tránsito aéreo. El objetivo es asegurarse de que se recopile y transmite la reformulación esencial, paso a paso, a los servicios de seguridad y a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en cada aeropuerto que pueda resultar implicado en un acto de interferencia ilícita, de forma que puedan tomarse las medidas de seguridad a tiempo y en forma apropiada, en ruta y en el punto de destino conocido, probable, o posible de la aeronave (Ver apéndice 12 de Doc. 8973 de la OACI).

El aeropuerto donde haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador.

El aeropuerto afectado deberá adoptar las medidas que considere factibles para prestar ayuda a una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito y proporcionarle los medios de asistencia que las circunstancias exijan, tales como facilitación de ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso de aterrizaje.

Quien recibe un mensaje debe acusar recibo de forma que el originador sepa que el mensaje ha sido entregado.

Tan pronto como las circunstancias indiquen que pueden cesar las precauciones especiales de seguridad, la autoridad de seguridad (CESA) debe transmitir inmediatamente esa información a los Estados, aeropuertos y explotadores afectados.

Entre los datos esenciales que deberán recopilarse y transmitirse sucesivamente a los interesados, se incluyen los siguientes:

- a) la ruta conocida o prevista del vuelo;
- b) el punto de destino conocido o sospechado y la hora prevista de llegada;
- c) información complementaria del plan de vuelo tal como autonomía del combustible (expresada en horas y minutos, si es posible) y número de personas a bordo, incluidos la tripulación y los pasajeros;
- d) composición de la tripulación de vuelo y su conocimiento y experiencia de la ruta prevista;
- e) disponibilidad a bordo de la aeronave de cartas de navegación y documentos afines; y
- f) limitaciones en cuanto al tiempo de vuelo de la tripulación de vuelo teniendo en cuenta el número de horas que sus miembros han volado anteriormente (según reglamento de fatiga)

Además, debe enviarse la información siguiente con los detalles de que pueda disponerse:

- a) el número y nombre de los pasajeros y de los delincuentes;
- b) el número y estado de las personas heridas a bordo;
- c) número, tipo y toda otra información sobre armas, explosivos y material incendiario y artefactos que se sepa, o se piense, que están en poder de los delincuentes; y
- d) condiciones físicas en que se encuentran los miembros de la tripulación.

Los medios más eficaces para difundir la información son los siguientes:

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

Para tratar de resolver la dificultad de conversar con un delincuente que habla un idioma extranjero, debe disponerse de tarjetas con una variedad de frases en distintos idiomas, que expresen claramente la intención de la tripulación de cumplir las demandas expresas del individuo y que expliquen las medidas necesarias para cumplir sus instrucciones. La fraseología utilizada debería redactarse de forma que el individuo no tema que la

tripulación trate de engañarlo.

No se recomienda que la tripulación de vuelo use armas de fuego. Ya que del intercambio de disparos en el área confinada del puesto de pilotaje probablemente resultarían serios daños a los instrumentos o graves heridas a los miembros de la tripulación. Tal incidente pondría en peligro la seguridad del vuelo.

4.14.2 Control de tránsito aéreo

Las aeronaves que sean objeto de apoderamiento ilícito o de amenaza de bomba deben considerarse en situación de emergencia y recibir el trato correspondiente. Si la aeronave no estuviera dotada de un transponedor con el código fijo de 7 500 para dar la alerta de que es objeto de apoderamiento ilícito a todas las estaciones radar que tengan radar secundario de vigilancia, la tripulación de vuelo debe utilizar un lenguaje claro para el intercambio de información con las autoridades de control en tierra.

Debe proporcionarse servicio de información de vuelo de conformidad con el Anexo 1 - Servicios de Tránsito Aéreo y con los PANS-PAC. Deben estar al tanto del caso y proporcionar la ayuda que dicten las circunstancias el servicio de alerta (Anexo 1 y PANS-RAC) y el Servicio de Búsqueda y Salvamento (Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento), debiendo aplicarse los procedimientos relativos a casos de emergencia y a fallas de radiocomunicaciones (PANS-RCA).

Los jefes de seguridad deben prever la posibilidad de que una aeronave sea objeto de un acto ilícito en el espacio aéreo de jurisdicción de sus instalaciones y servicios de control de tránsito aéreo. Como preparativo para esta posibilidad, debe elaborarse un sistema de notificaciones que utilice transmisiones codificadas de un transponedor radar, comunicaciones de voz, señales visuales y otros métodos apropiados. Cuando no se disponga de transmisión codificada de transponedor radar, puede ser conveniente utilizar, en las transmisiones al control de tránsito aéreo, el término canal 7 500 inmediatamente después del distintivo de llamada de la aeronave. Son igualmente útiles otras opciones, utilizando palabras que no sean corrientes en la terminología normal del servicio de tránsito aéreo.

Los controladores de tránsito aéreo deberán:

- a) estar preparados para reconocer mensajes en lenguaje claro o disimulado que indiquen que ha ocurrido o que está a punto de ocurrir un acto de apoderamiento ilícito, de amenaza de bomba o un acto de sabotaje;
- b) notificar inmediatamente a su supervisor cualquier información recibida por transmisiones de radio, mensajes de fuentes fidedignas, observaciones visuales o radar acerca del apoderamiento ilícito de una aeronave. El supervisor debe, a su vez, notificar inmediatamente el caso:

- 1) a la autoridad de seguridad del aeropuerto que corresponda;
 - 2) a la administración del aeropuerto;
 - 3) al organismo de búsqueda y salvamento;
 - 4) al propietario explotador de la aeronave;
 - 5) a otros organismos gubernamentales; y
 - 6) a las dependencias de tránsito aéreo adyacentes;
- c) cumplir, con los trámites de control de tránsito de una aeronave que haya sido objeto de apoderamiento ilícito, con lo siguiente:
- 1) ser discretos en las comunicaciones con el piloto y prestar oído atento a las solicitudes del piloto;
 - 2) vigilar la aeronave y aplicar los procedimientos notificarles de control que no exijan transmisiones o respuestas del piloto, excepto en el caso de que el piloto ya haya establecido las comunicaciones; y
 - 3) si se envían aeronaves para interceptar y escoltar a la que es objeto de apoderamiento ilícito, proporcionar toda la ayuda posible a la aeronave interceptada para que ésta pueda situarse algo por detrás y por encima de la aeronave objeto de apoderamiento.

El controlador al que se notifique una amenaza de sabotaje contra una aeronave que está en el aeropuerto deberá notificar inmediatamente el caso a la autoridad designada y al explotador de la aeronave:

- a) si la aeronave está en tierra, negarle la autorización de despegue hasta que se hayan adoptado las medidas apropiadas para determinar que la amenaza es falsa y que puede autorizarse la continuación del vuelo o hasta que la aeronave y su contenido hayan sido registrados y la autoridad de seguridad los declare libres de amenaza. Después de negar la autorización, la torre de control debe ordenar que se despejen las calles de rodaje y las pistas afectadas, e indicar a la aeronave que ruede o que sea remolcada hacia el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves. Al mismo tiempo, debe darse la alerta a los servicios de salvamento, extinción de incendios y seguridad de conformidad con el Programa de Seguridad del Aeropuerto; y
- b) si la aeronave está en vuelo, autorizarla a aterrizar de conformidad con los procedimientos de emergencia establecidos si así lo solicitara el piloto al mando. En

estas circunstancias, la decisión de actuar en uno u otro sentido es responsabilidad exclusiva del piloto al mando. Si decidiera continuar el vuelo, durante el mismo la aeronave debería considerarse como sospechosa y la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de común acuerdo con las dependencias adyacentes, deben imponer una separación adecuada para no poner en peligro a otras aeronaves.

Los servicios de tránsito aéreo a los que incumbe la responsabilidad de atender a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita deben recabar y recopilar toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y transmitirla a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

Esta información debe distribuirse localmente a la autoridad de seguridad (CESA), 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.

4.14.3 Supervisor y Coordinador de Seguridad del Aeropuerto.

Al recibir la notificación de una amenaza que afecte a una aeronave o a un edificio del aeropuerto, el Supervisor y Coordinador del Aeropuerto debería inmediatamente:

- a) cerciorarse de que el hecho se notifica con prontitud a quienes corresponda, de la lista de personas a las que es necesario llamar por asuntos de seguridad;
- b) trasladarse al Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y asumir la dirección de los aspectos de seguridad de las operaciones.
- c) designar a una persona concreta para que reciba a la policía local y la brigada de desmantelamiento de bombas para que las acompañe hasta el COE o hasta el lugar donde se haya encontrado un artículo sospecho;
- d) disponer que las fuerzas de seguridad obliguen a retirarse de las zonas que hayan de ser registradas en un edificio a todas las personas que no estén autorizadas (es importante tener un plan predeterminado de evacuación de los edificios);
- e) disponer que se regule el movimiento de personas hacia y desde:
 - 1) la aeronave estacionada en el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves;
 - 2) zonas de inspección de suministros, equipaje, carga y correo; o
 - 3) la parte de un edificio en la que se proceda a la búsqueda de artefactos o

sustancias de sabotaje; y

- f) disponer la detención del propietario del equipaje, carga o artículo en el que se haya encontrado un artefacto o sustancia sospechosos hasta que la investigación demuestre que es inofensivo.

4.14.4 INTERCAMBIO DE INFORMACION

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

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

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

A nivel nacional, la organización autorizada para recibir y difundir información es el CESA, recibir la información, la dependencia de seguridad de la aviación debería analizarla y asegurarse de que los aeropuertos y los explotadores adoptan las medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza que contenga la información recibida. Generalmente, es apropiado transmitir las comunicaciones de esta naturaleza a los supervisores y coordinadores de seguridad de los aeropuertos y del explotador para que la reciban en nombre de sus respectivos organismos.

La difusión de información debe basarse en la necesidad oficial de que una persona la tenga. Es necesario proteger de modo especial la información, el originador o la autoridad de seguridad debe determinar el nivel de protección que haya de asignársela. Sin embargo, debe evitarse el exceso de protección, en virtud de que esto puede impedir la distribución de la información a las personas u organismos que necesitan conocerla. Cuando la información sea particularmente delicada o se reciba con un alto nivel de clasificación de seguridad, a fin de asegurarse de que la información esencial podrá distribuirse a quienes necesitan conocerla, quizá sea necesario transmitir solamente la información básica suficiente como para permitir que los organismos reaccionen adecuadamente a la amenaza de que se trate. De esta forma, se protege la información delicada y al mismo tiempo se puede iniciar la reacción apropiada.

La información que se reciba sobre amenazas a una aeronave determinada debe comunicarse de inmediato al jefe de seguridad del explotador o al representante local de

mayor jerarquía del explotador así como al piloto al mando.

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

En lo que respecta a la protección de determinada información, cada aeropuerto debe adoptar medidas para garantizar que las personas que desempeñen funciones oficiales no divulguen información confidencial sobre los actos de interferencia ilícita que pueda comprometer la seguridad de la aviación civil internacional.

Todo aquel que reciba información de seguridad es responsable de que ésta se transmita exclusivamente a las personas autorizadas.

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

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

- a) el Estado en el que pueda ocurrir el suceso, por comunicación directa o mediante la misión diplomática local;
- b) el explotador de que se trate, si tiene oficinas en Republica Dominicana.
- c) la oficina central nacional de la OIPCINTERPOL INTERPOL tiene un sistema oficial de notificación para sus miembros que utiliza el formulario "CRIGENIAVIA".

Si por alguna razón no pudiese comunicar a otro Estado la información a que se hace referencia en interiormente, deberá pedirse inmediatamente la asistencia de la OACI para que se tomen las medidas apropiadas.

El explotador debe inmediata y exclusivamente informar al Encargado de Seguridad del Aeropuerto en el que es probable que ocurra el suceso (si el explotador tiene oficinas en tal aeropuerto), al Estado de matrícula, a la IATA, a las organizaciones regionales de explotadores y al explotador amenazado para evitar:

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

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

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

Es importante que la persona que redacte el mensaje tenga presente la necesidad de que el texto especifique lo siguiente: quién, qué, por qué, cuándo y dónde, dado que estos datos son los aspectos de mayor importancia de cualquier informe o mensaje de seguridad.

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

4.15 RESPONSABILIDADES RESPECTO A LAS NOTIFICACIONES

En caso de que una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita, el aeropuerto encargado de prestarle servicios de tránsito aéreo, recabará y recopilará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los otros aeropuertos y las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino, conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

Además, se requiere de cada aeropuerto donde haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita que notifique dicho aterrizaje por el medio más rápido al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, al Estado de matrícula y al Estado del explotador y que notifique igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga a:

- a) ambos Estados mencionados;

- b) cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;
- c) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
- d) cada Estado contratante de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y
- e) la Organización de Aviación Civil Internacional.

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

- a) teléfono, correo electrónico, telegramas o circuitos del servicio fijo aeronáutica (AFS) para notificar incidentes que es probable ocurran dentro de las 12 horas siguientes;
- b) telegramas, correo electrónico o AFS para notificar incidentes que es probable que ocurran después de las 12 horas siguientes y dentro de los 12 días siguientes; y
- c) correo aéreo certificado o telegramas para notificar incidentes que es probable que ocurran después de transcurridos 12 días.

Deben utilizarse designadores para identificar las comunicaciones destinadas a los servicios de seguridad de aeropuerto según la forma publicada en el documento Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades comerciales y de servicios aeronáuticos (Doc. 8585).

4.16 EXAMEN Y ANALISIS DE LOS SUCESOS

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

4.16.1 INFORMES

Después del examen y análisis, la autoridad de seguridad (CESA), debe realizar o disponer que se lleve a cabo, una crítica general del suceso, en la que deben participar todos los oficiales de seguridad del aeropuerto y de los explotadores, los miembros de los comités de seguridad y otras personas oficialmente interesadas en el asunto. El propósito de esta crítica es compartir la experiencia con aquellos que no se vieron directamente involucrados, para

que se beneficien de ella y estén mejor preparados para responder a sucesos futuros en los cuales puedan verse comprometidos.

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

- a) informe preliminar sobre un acto de interferencia ilícita, el CESA, debe preparar y remitir este informe (Apéndice 17 del Doc.8975 de la OACI.) tan pronto como sea posible; y
- b) informe final al CESA., sobre un Acto de Interferencia Ilícita. Después de completar sus propias investigaciones, los Estados deberían completar y remitir a la OACI el informe final (Apéndice 18).

Los formularios están redactados de forma del Doc.8973 de la OACI., que pueda notificarse cualquier acto de interferencia ilícita como sigue:

- a) acto de apoderamiento ilícito de una aeronave;
- b) intento de apoderamiento ilícito de una aeronave;
- c) acto ilícito contra la seguridad de la aviación civil (comprendidos actos de sabotaje, daños dolosos, bombas y otros artefactos y sustancias de sabotaje que se hayan encontrado en aeropuertos, aeronaves, correo aéreo, carga aérea, equipaje, etc.);
- d) intento de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil; y
- e) otros actos de interferencia ilícita (comprendidos los ataques armados a aeropuertos y otros actos ilícitos dirigidos contra el personal, las instalaciones y los vehículos que estén fuera del aeropuerto, y otros actos que pudieran convertirse en una amenaza contra la aviación civil internacional, sus instalaciones y servicios).

Los informes preliminares deben prepararse y enviarse a los Estados apropiados y a la OACI., por correo aéreo en un plazo de 30 días a partir del suceso, redactados en uno de los idiomas de trabajo de la organización. Si fuera necesario adoptar medidas correctivas inmediatas, deben proporcionarse a los Estados apropiados y a la OACI los detalles pertinentes tan pronto se conozca la información, utilizando para ello los medios más adecuados y rápidos.

CAPITULO 5

OBJETOS Y MERCANCIAS PELIGROSAS

5.1 OBJETOS PELIGROSOS:

No será permitido el transporte de los siguientes aparatos eléctricos, electrónicos o de pilas, o accionados por los mismos, que puedan ser utilizados contra la aviación civil internacional si éstos no son sometidos a los procedimientos de inspección correspondiente. Enumerando a continuación la lista siguiente, la cual no es exhaustiva.

- Radio
- Radiocasetes
- Sistema de sonido estereofónico personales
- Tocabiscos (compactos)
- Computadoras portátiles
- Juegos electrónicos
- Calculadoras
- Agendas digitales
- Relojes
- Secadores de pelo
- Planchas de viaje
- Teléfonos portátiles
- Localizadores personales
- Cámaras fotográficas
- Video cámaras
- Minitelvisores
- Dictáfonos
- Rizadores de pelo
- Afeitadoras eléctricas
- Teclados musicales
- Cepillos de dientes eléctricos
- Juguetes de pila

5.2 MERCANCIAS PELIGROSAS QUE ESTAN TOTALMENTE PROHIBIDAS TRANSPORTARSE EN AERONAVES DE PASAJEROS Y AERONAVES DE CARGAS.

- Algunas mercancías peligrosas se consideran demasiado peligrosas para transportarse en aeronaves; algunas están prohibidas en circunstancias normales pero pueden transportarse con la aprobación del Estado Dominicano. Para consulta del listado de las mercancías peligrosas ver el Doc. 9284 de la OACI, sobre Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

- Las mercancías restringidas a aeronaves exclusivamente de carga, son las que se transportan en mayores cantidades que las permitidas en aeronaves de pasajeros o las que están prohibidas en dichas aeronaves; su transporte está permitido en vista que se le suele tener acceso a las mismas durante el vuelo y de que la tripulación de vuelo puede considerar, en caso de emergencia, una más amplia gama de medidas que las posibles en aeronaves de pasajeros.
- El explotador de línea aérea deberá informar de cualquier accidente e incidente imputable a mercancía peligrosa, de modo que mediante la investigación de la autoridad competente se puedan determinar las causas y tomar medidas para evitar que vuelvan a producirse, siempre que sea posible.

CAPITULO 6

DISPOSICIONES GENERALES

- 6.1 En caso de contingencia y/o emergencia, todas las instituciones publicas o privadas que coadyuven en las actividades propias del aeropuerto, deben proporcionar todos los recursos necesarios a solicitud de las autoridades de seguridad aeroportuaria.
- 6.2 Todo empleado del aeropuerto deberá portar su identificación del aeropuerto (parte frontal superior).

CAPITULO 7

DE LAS INFRACCIONES Y DE LAS SANCIONES

Artículo 1.- En los casos de resistencia, desobediencia, desacato y faltas cometidas contra la persona de cualquier miembro de la seguridad aeroportuaria, en el ejercicio de sus funciones o a consecuencia del ejercicio de sus funciones, se aplicarán las disposiciones establecidas en los Artículos 209 al 213 del Código Penal Dominicano, según la gravedad del caso; a cuyo efecto disponen:

Art. 209.- Los actos de rebelión se califican según las circunstancias que los acompañan, crimen o delito de rebelión. Hay rebelión, en el acometimiento, resistencia, violencias o vías de hecho, ejercidas contra los empleados y funcionarios públicos, sus agentes, delegados, o encargados, sean cuales fueren su grado y la clase a que pertenezcan, cuando obren en el ejercicio de sus funciones, y sea cual fuere la función pública que ejerzan.

Art. 210.- El acontecimiento o la resistencia efectuada por más de veinte personas, dará lugar a que se imponga a los culpables la pena de reclusión, (2 a 5 años) rebajándose ésta a la de prisión correccional, (6 días a 2 años) si se ejecutó sin armas.

Art. 211.- La rebelión cometida por un número de tres a veinte personas, se castigará con prisión de seis meses a dos años, reduciendo la pena de tres meses a un año de prisión si los culpables no estaban armados.

Art. 212.- La rebelión cometida por una o dos personas armadas, se castigará con prisión de seis meses a dos años, y con igual pena de seis días a seis meses, si la ejecutaron sin armas.

Art. 213.- En caso de agavillamiento o junta tumultuaria, se impondrá a los rebeldes que no ejerzan funciones ni empleos en la gavilla, la pena señalada en el Artículo 100 de este Código. (Art. 100.”- No se pronunciará ninguna pena por el delito de sedición, contra aquellos que, habiendo formado parte de esas gavillas, sin ejercer en ellas ningún empleo o función, se hubieren retirado al primer aviso de la autoridad civil o militar, o que lo hicieren aun después, siempre que hayan sido arrestados sin armas, fuera de los lugares de la reunión sediciosa y sin oponer resistencia no serán castigados sino por los crímenes particulares que hubieren cometido personalmente, pudiendo sin embargo, quedar durante un tiempo que no bajará de un año, ni excederá de cinco, sujetos a la vigilancia de la alta policía”).

Párrafo: Cuando se trate de ultraje y violencia, contra los miembros de la seguridad aeroportuaria refiérase a los Artículos 224, 225 y 230 al 231, 232 y 233 del Código Penal Dominicano; los cuales estatuyen :

Art. 224.- Se castigará con multa de diez a cien pesos, el ultraje que por medio de palabras, gestos o amenazas, se haga a los curiales o agentes depositarios de la fuerza pública, y a todo ciudadano encargado de un servicio público, cuando estén en el ejercicio de sus funciones, o cuando sea en razón de dichas funciones.

Art. 225.- La pena será de seis días a un mes de prisión, si el agraviado fuere un comandante de la fuerza pública.

Art. 228.- Los golpes que, aun sin armas, se infieran a un magistrado en el ejercicio de su cargo, o en razón de ese ejercicio, se penarán con prisión de seis meses a dos años, aun cuando de los golpes inferidos no hubiere resultado lesión alguna. Si el delito se cometiere en la audiencia de un tribunal, se impondrá además al culpable, como pena accesoria, la suspensión desde uno hasta tres años del ejercicio de los derechos cívicos y políticos.

Art. 230.- Las violencias o vías de hecho, especificadas en el Artículo 228, dirigidas contra un agente de la fuerza pública o un ciudadano encargado de un servicio público, se castigarán con prisión de uno a seis meses si se ejecutaron cuando desempeñaba su oficio, o si lo fueron en razón de ese desempeño.

Art. 231.- Cuando las violencias, especificadas en los Artículos 228 y 230, den por resultado la efusión de sangre, heridas o enfermedad, se impondrá al culpable la pena de la reclusión, agravándose ésta hasta la de trabajos públicos, si el agraviado muriere dentro de los cuarenta días del hecho.

Art. 232.- Los golpes y violencias que no causaren efusión de sangre, heridas o enfermedad, se penarán con la reclusión, si concurren en el hecho las circunstancias de premeditación y acechanza.

Art. 233.- Los golpes o heridas que se infieran a uno de los funcionarios o agentes designados en los artículos 228 y 230, en el ejercicio o con motivo del ejercicio de sus funciones, se castigarán con la pena de trabajos públicos, si la intención del agresor hubiere sido ocasionar la muerte al agraviado.

Artículo 2.- Para todo lo relativo al comercio, porte y tenencia de armas, se aplicarán las sanciones consagradas por la Ley No.36 sobre Armas.

Artículo 3.- En todo lo relativo a viajes ilegales o su tentativa, se impondrán las penas que preve la Ley No.344 de fecha 14 de agosto de 1998, sobre la materia.

Artículo 4.- En todos los casos en que una o más personas se hicieren pasar como miembros de la seguridad aeroportuaria, usurpando estas funciones, se aplicarán las penas previstas por los Artículos 258 y 259, sin perjuicio de que se impongan las penas previstas en los Artículos 139 al 148 del Código Penal Dominicano, para estos fines, cuando se haya hecho uso de documentos falsos o falsificados.

Art. 258.- Los que sin títulos se hubieren injerido en funciones publicas, civiles o militares, o hubieren pasado o ejercido actos propios de esas funciones, serán castigados con prisión correccional de un mes a un año, sin perjuicio de las penas pronunciadas por el Código, por el delito de falsedad, si los actos pasados o ejercidos por ellos, tuvieren los caracteres de ese delito.

Art. 259.- Los que públicamente hubieren usado uniforme o traje que no les corresponda, serán castigados con prisión correccional de seis meses a dos años.

Art. 139.- El que falsifique los sellos del Estado, o haga uso del sello falsificado; el que falsifique los documentos de crédito emitidos por el

Tesoro Público con sus sellos, o los billetes de banco autorizados por la ley, o que haga uso de esos documentos o billetes de banco falsificados, o que los introduzca o expendá en el territorio de la República, será condenado a los trabajos públicos.

Art. 140.- El que falsifique los punzones destinados al contraste de las materias de oro y plata, o que haga uso de papeles, créditos públicos, timbres, papel sellado o punzones falsificados, será condenado de tres a diez años de trabajos públicos.

Art. 141.- El que por medios indebidos y reprobados obtuviere los verdaderos sellos, marcas o punzones destinados a uno de los usos expresados en el artículo anterior, e hiciere uso y aplicaciones perjudiciales a los intereses del Estado, será condenado a reclusión de (2 a 5 años).

Art. 142.- Todos aquellos que hubieren contrahecho las marcas destinadas para ser puestas a nombre del gobierno sobre las diversas especies de género de mercancías, o que hubieren hecho uso de esas marcas falsificadas; los que hubieren contrahecho los sellos de correos o hecho uso, a sabiendas, de sellos de correos falsificados, serán castigados con prisión de un año a lo menos y de dos a los más. Además, se podrá condenar a los culpables a la privación de los derechos mencionados en el Artículo 42 del presente Código, durante un año a lo menos y cinco a lo más, contados desde el día que hubieren cumplido la condenación principal, y también a ser puestos, por la misma sentencia, bajo la vigilancia de la alta policía, por el mismo número de años. Las disposiciones que preceden se aplican a las tentativas de los mismos delitos.

Art. 143.- Se impondrá la pena de la degradación cívica, a todo aquel que por medios indebidos obtuvieren los verdaderos sellos o marcas del Estado destinados a uno de los usos expresados en el artículo anterior, y que hiciere de ellos una aplicación o un uso perjudicial a los intereses y derechos del Estado, de una autoridad cualquiera, o de un establecimiento particular. Además se podrá condenar a los culpables a la privación de los derechos mencionados en el Artículo 42 del presente Código, durante un año a lo menos y cinco a lo más, contados desde el día en que hubieren cumplido la condenación principal, y también a ser puestos por la misma sentencia, bajo la vigilancia de la alta policía por el mismo número de años. Las disposiciones que preceden se aplicarán a las tentativas de los mismos delitos.

Art. 144.- Las disposiciones del Artículo 138 son aplicables a los crímenes mencionados en el Artículo 139.

Art. 145.- Será condenado a la pena de trabajos públicos el empleado o funcionario público que en ejercicio de sus funciones cometiere falsedad

contrahaciendo o fingiendo letras, firma o rubrica, alterando la naturaleza de los actos, escrituras o firmas, suponiendo en un acto la intervención o presencia de personas que no han tenido parte en él, intercalando escrituras en los registros u otros actos públicos después de su confección o clausura.

Art. 146.- Serán del mismo modo castigados con la pena de trabajos públicos: todo funcionario u oficial público que en el ejercicio de su ministerio hubiera desnaturalizado dolosa y fraudulentamente la substancia de los actos o sus circunstancias, redactando convenciones distintas de aquellas que las partes hubieren dictado o formulado, haciendo constar en los actos como verdaderos, hechos falsos, o como reconocidos y aprobados por las partes, aquellos que no lo habían sido realmente; alterando las fechas verdaderas; dando copia en forma fehaciente de un documento supuesto, o manifestando en ella cosas contrarias o diferentes de lo que contenga el verdadero original.

Art. 147.- Se castigará con la pena de tres a diez años de trabajos públicos a cualquier otra persona que cometa falsedad en escritura pública, o en las de comercio y de banco, ya sea que imite o altere las escrituras o firmas, ya que estipule o inserte convenciones, disposiciones, obligaciones o descargos después de cerrados aquellos o que adicione o altere cláusulas, declaraciones o hechos que debían recibirse o hacerse constar en dichos actos.

Art. 148.- En todos casos del presente párrafo, aquel que haya hecho uso de los actos falsos se castigará con la pena de reclusión.

Artículo 5.- En los casos en que a bordo de una aeronave o en las instalaciones aeroportuaria o sus dependencias, se cometan daños físicos, vías de hecho o la muerte contra las personas se aplicarán las penas previstas en el Artículo 435 del Código Penal Dominicano y leyes complementarias.

Art. 435.- El hecho de colocar una bomba, mina o cualquier mecanismo o artefacto explosivo en un edificio, casa, lugar habitado, dique, embarcación, vehículo de cualquier clase, almacén, astillero o en una de sus dependencias, o en un puente o camino público, así como el hecho de cometer cualquier otro acto de terrorismo, será castigado con la pena de (30) años de trabajos públicos cuando se haya causado la muerte de una o más personas; con la pena de (5) a (20) años de trabajos públicos cuando se hayan causado contusiones o heridas a una o más personas; con la pena de (5) a (10) años de trabajos públicos cuando sólo se hayan causado daños materiales; y con la pena de (3) a (5) años de reclusión cuando no se haya causado ningún daño corporal o material.

PARRAFO I.- Será castigado con pena de reclusión todo el que venda introduzca, fabrique, posea, detente o porte, en cualquier forma, minas,

bombas, granadas, bombas plásticas, bombas “molotov”, o cualquier mecanismo o artefacto singular, para los fines más arriba indicados.

PARRAFO II.- Si los culpables fueren extranjeros, la sentencia que intervenga dispondrá su deportación después del cumplimiento de la pena que le fuere impuesta.

PARRAFO III.- En estos casos no habrá lugar a la Libertad Provisional Bajo Fianza ni al beneficio de las circunstancias atenuantes previstas por el Artículo 463 de este Código.

PARRAFO IV.- Los cómplices de uno de los crímenes a que se refiere el presente artículo, serán castigados con las mismas penas que se impongan a los autores de ese crimen o delito.

Artículo 6.- En materia de accidente de tránsito y accidente automovilístico en las inmediaciones de los aeropuertos del país habrá de observarse la aplicación de lo contenido en las Leyes 106 del 17 de enero de 1966, que regula el Tránsito de Vehículos en el Area del Aeropuerto Internacional de Punta Caucedo; y 241 y sus modificaciones sobre Tránsito de Vehículos, de fecha 28-12-67.

Artículo 7.- En aquellos casos en que se evidencie competencia para la Dirección General de Aeronáutica Civil, se aplicarán las disposiciones contenidas en la Ley de su creación No. 505 de fecha 10 de noviembre de 1969, y su reglamento de aplicación; para lo cual, el CESA hará las recomendaciones de lugar, a fin de que se apliquen las sanciones correspondientes.

Artículo 8.- En aquellos casos en que se evidencie competencia para el Departamento Aeroportuario, refiérase a la Ley de su creación No. 8, de fecha 17 de noviembre de 1978 y su reglamento de aplicación; para lo cual, el CESA hará las recomendaciones de lugar a fin de que apliquen las sanciones correspondientes.

Artículo 9.- En todo lo concerniente a las especificaciones anteriormente expuestas, también tendrán aplicación las disposiciones del derecho común, en los casos en que resulte legalmente necesario.

Artículo 10.- Todo aquel que mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de una aeronave en vuelo, ejerza el control de la misma o intente cometer cualquiera de tales actos, será juzgado y condenado a la pena de 5 a 20 años de reclusión, siempre que sea aprehendido en el territorio nacional o en las aguas

jurisdiccionales dominicanas, así como en el espacio aéreo, comprendido sobre territorio y aguas nacionales o remitido a la República por extradición.

Párrafo I.- Para los fines de la presente ley, se considerará que una aeronave está en vuelo, desde el momento en que se cierran todas sus puertas externas después del embarque hasta el momento en que abran cualquiera de dichas puertas para el desembarque.

Artículo 11.- Para la aplicación de la presente ley se tomará en cuenta la caracterización y definición que del delito precedente hace el articulado de la Convención de Derecho Internacional, firmada por la República Dominicana, en fecha 16 de diciembre de 1970, en La Haya.

Artículo 12.- Todo aquel que realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave; ó, el que destruyere una aeronave en servicio o le causare daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo; o el que igualmente, coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo, será juzgado y condenado a la pena de 10 a 20 años de reclusión, siempre que sea aprehendido en el territorio nacional o en las aguas jurisdiccionales dominicana, así como en el espacio aéreo, comprendido sobre el territorio y aguas nacionales o remitido a la República por extradición.

Artículo 13.- Todo aquel que destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;

ó que comunique, a sabiendas informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo, será juzgado y condenado a sufrir la pena de 5 a 10 años de reclusión, siempre que sea aprehendido en el territorio nacional o en las aguas jurisdiccionales dominicanas, así como en el espacio aéreo, comprendido sobre el territorio y aguas nacionales o remitido a la República por extradición.

Párrafo I.- La tentativa y la complicidad de los crímenes a que se refieren los Artículos 1 y 2, de la presente ley, serán castigados con las mismas penas que se pongan a los autores de esos crímenes.

Párrafo II.- Para los fines de la presente ley, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas, para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso se considerará que el vuelo continua hasta que

las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

Párrafo III.- Para los fines de presente ley, se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta 24 horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se prolongará en cualquier caso por todo el tiempo en que la aeronave se encuentre en vuelo conforme al párrafo I, del presente artículo.

Artículo 14.- Para la aplicación de la presente ley, se tomarán en cuenta la caracterización que de los crímenes y delitos precedentemente señalados hace el articulado de la Convención de Derecho Internacional sobre Aviación Civil, firmada por la República Dominicana en Montreal, en fecha 23 de Septiembre de 1971.

Artículo 15.- Todo aquel que ilícita e intencionalmente, utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma, ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto, que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte, será juzgado y condenado a la pena de 3 a 20 años de reclusión, siempre que sea aprehendido en el territorio nacional o en las aguas jurisdiccionales dominicanas, así como en el espacio aéreo, comprendido sobre el territorio y aguas nacionales o remitido a la República por extradición.

Artículo 16.- Igualmente será juzgado y condenado a la pena de 2 a 10 años de reclusión todo aquel que ilícita e internacionalmente destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto.

DADO en la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veinticinco (25) días del mes septiembre del año dos mil, años 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

HIPOLITO MEJIA