

Reglas de Aviación Civil Conjuntas

MRAC-17

Seguridad de la Aviación.

Edición : Inicial
Fecha : 28 Agosto 2015

Sistema de Edición y Enmienda

LAS ENMIENDAS A LA PRESENTE REGLA SERÁN INDICADAS MEDIANTE UNA BARRA VERTICAL EN EL MARGEN IZQUIERDO, ENFRENTA DEL RENGLÓN, SECCIÓN O FIGURA QUE ESTE SIENDO AFECTADA POR EL MISMO. LA EDICIÓN SERÁ EL REEMPLAZO DEL DOCUMENTO COMPLETO POR OTRO.

ESTAS ENMIENDAS SE DEBEN DE ANOTAR EN EL REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS, INDICANDO EL NÚMERO CORRESPONDIENTE, FECHA DE EFECTIVIDAD Y LA FECHA DE INSERCIÓN.

Preámbulo

La edición inicial de la MRAC-17 contiene las reglas de seguridad de la aviación civil, tomando como referencia el documento RAC-17 de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, según decreto N° 31802, publicado el 24 de mayo de 2004, así como en el Anexo 17 de la OACI novena edición, enmienda 14.

Esta MRAC-17 se aprueba mediante resolución RECD 2016/122.15.1 del Consejo Directivo de COCESNA con fecha de 1 de abril de 2016 y se ratifica por el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte (COMITRAN) el 28 de setiembre de 2018, mediante la RESOLUCIÓN No. 05-2018 (COMITRAN-XXXIX).

Lista de Páginas Efectivas

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
SEE - 1	Inicial	28 AGO 2015
REE - 1	Inicial	28 AGO 2015
P - 1	Inicial	28 AGO 2015
LPE - 1	Inicial	28 AGO 2015
LPE - 2	Inicial	28 AGO 2015
TC -1	Inicial	28 AGO 2015
TC - 2	Inicial	28 AGO 2015
TC - 3	Inicial	28 AGO 2015
TC - 4	Inicial	28 AGO 2015
Sección 1		
1-0-1	Inicial	28 AGO 2015
Subparte A		
1-A-1	Inicial	28 AGO 2015
1-A-2	Inicial	28 AGO 2015
1-A-3	Inicial	28 AGO 2015
1-A-4	Inicial	28 AGO 2015
1-A-5	Inicial	28 AGO 2015
1-A-6	Inicial	28 AGO 2015
1-A-7	Inicial	28 AGO 2015
Subparte B		
1-B-1	Inicial	28 AGO 2015
1-B-2	Inicial	28 AGO 2015
1-B-3	Inicial	28 AGO 2015
1-B-4	Inicial	28 AGO 2015
Subparte C		
1-C-1	Inicial	28 AGO 2015
1-C-2	Inicial	28 AGO 2015
1-C-3	Inicial	28 AGO 2015
1-C-4	Inicial	28 AGO 2015
1-C-5	Inicial	28 AGO 2015
1-C-6	Inicial	28 AGO 2015
1-C-7	Inicial	28 AGO 2015
1-C-8	Inicial	28 AGO 2015
1-C-9	Inicial	28 AGO 2015
1-C-10	Inicial	28 AGO 2015
1-C-11	Inicial	28 AGO 2015
1-C-12	Inicial	28 AGO 2015
1-C-13	Inicial	28 AGO 2015
1-C-14	Inicial	28 AGO 2015
1-C-15	Inicial	28 AGO 2015
1-C-16	Inicial	28 AGO 2015
1-C-17	Inicial	28 AGO 2015
1-C-18	Inicial	28 AGO 2015
1-C-19	Inicial	28 AGO 2015
1-C-20	Inicial	28 AGO 2015
1-C-21	Inicial	28 AGO 2015

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
Subparte D		
1-D-1	Inicial	28 AGO 2015
1-D-2	Inicial	28 AGO 2015
1-D-3	Inicial	28 AGO 2015
1-D-4	Inicial	28 AGO 2015
1-D-5	Inicial	28 AGO 2015
1-D-6	Inicial	28 AGO 2015
1-D-7	Inicial	28 AGO 2015
1-D-8	Inicial	28 AGO 2015
1-D-9	Inicial	28 AGO 2015
1-D-10	Inicial	28 AGO 2015
1-D-11	Inicial	28 AGO 2015
1-D-12	Inicial	28 AGO 2015
1-D-13	Inicial	28 AGO 2015
1-D-14	Inicial	28 AGO 2015
1-D-15	Inicial	28 AGO 2015
1-D-16	Inicial	28 AGO 2015
1-D-17	Inicial	28 AGO 2015
1-D-18	Inicial	28 AGO 2015
1-D-19	Inicial	28 AGO 2015
1-D-20	Inicial	28 AGO 2015
Sección 2		
2-0- 1	Inicial	28 AGO 2015
Subparte B		
2-B-1	Inicial	28 AGO 2015
2-B-2	Inicial	28 AGO 2015
2-B-3	Inicial	28 AGO 2015
2-B-4	Inicial	28 AGO 2015
2-B-5	Inicial	28 AGO 2015
2-B-6	Inicial	28 AGO 2015
2-B-7	Inicial	28 AGO 2015
2-B-8	Inicial	28 AGO 2015
2-B-9	Inicial	28 AGO 2015
2-B-10	Inicial	28 AGO 2015
2-B-11	Inicial	28 AGO 2015
2-B-12	Inicial	28 AGO 2015
Subparte C		
2-C-1	Inicial	28 AGO 2015
2-C-2	Inicial	28 AGO 2015
2-C-3	Inicial	28 AGO 2015
2-C-4	Inicial	28 AGO 2015
2-C-5	Inicial	28 AGO 2015
2-C-6	Inicial	28 AGO 2015
2-C-7	Inicial	28 AGO 2015
2-C-8	Inicial	28 AGO 2015
2-C-9	Inicial	28 AGO 2015
2-C-10	Inicial	28 AGO 2015

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
2-C-11	Inicial	28 AGO 2015
2-C-12	Inicial	28 AGO 2015
2-C-13	Inicial	28 AGO 2015
2-C-14	Inicial	28 AGO 2015
2-C-15	Inicial	28 AGO 2015
2-C-16	Inicial	28 AGO 2015
2-C-17	Inicial	28 AGO 2015
2-C-18	Inicial	28 AGO 2015
2-C-19	Inicial	28 AGO 2015
2-C-20	Inicial	28 AGO 2015
2-C-21	Inicial	28 AGO 2015
2-C-22	Inicial	28 AGO 2015
2-C-23	Inicial	28 AGO 2015
2-C-24	Inicial	28 AGO 2015
2-C-25	Inicial	28 AGO 2015
2-C-26	Inicial	28 AGO 2015
2-C-27	Inicial	28 AGO 2015
2-C-28	Inicial	28 AGO 2015
2-C-29	Inicial	28 AGO 2015
Subparte D		
2-D-1	Inicial	28 AGO 2015
2-D-2	Inicial	28 AGO 2015
2-D-3	Inicial	28 AGO 2015
2-D-4	Inicial	28 AGO 2015
2-D-5	Inicial	28 AGO 2015
2-D-6	Inicial	28 AGO 2015
2-D-7	Inicial	28 AGO 2015
2-D-8	Inicial	28 AGO 2015

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

TABLA DE CONTENIDO**SECCIÓN 1 - REQUISITOS**

SUBPARTE A	DISPOSICIONES GENERALES
SUBPARTE B	PROTECCIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA
SUBPARTE C	SEGURIDAD AEROPORTUARIA
SUBPARTE D	SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO, EMPRESAS DE SEGURIDAD, EMPRESAS DE ASISTENCIA EN TIERRA Y POSEEDORES DE ACUERDOS DE ÁREAS DE USO EXCLUSIVO

SECCIÓN 2 – CIRCULAR CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO - CCA

CCA B	PROTECCIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA
CCA C	SEGURIDAD AEROPORTUARIA
CCA D	SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO, EMPRESAS DE SEGURIDAD, EMPRESAS DE ASISTENCIA EN TIERRA Y POSEEDORES DE ACUERDOS DE ÁREAS DE USO EXCLUSIVO

Tabla de Contenido

Sistema de Edición y Enmienda	SEE-1
Registro de Ediciones y Enmiendas	REE-1
Preámbulo	P-1
Lista de Páginas Efectivas	LPE-1
TABLA DE CONTENIDO.....	TC-1
SECCIÓN 1 REQUISITOS.....	1-0-1
SUBPARTE A DISPOSICIONES GENERALES	1-A-1
CAPITULO 1 GENERALIDADES.....	1-A-1
MRAC-17.001 Aplicabilidad	1-A-1
MRAC-17.003 Efectividad y exenciones.....	1-A-1
MRAC-17.005 Definiciones y Acrónimos.....	1-A-1
MRAC-17.010 Autoridad para la Inspección.....	1-A-6
MRAC-17.015 Veracidad de la Información	1-A-6
MRAC-17.020 Responsabilidades de Seguridad	1-A-6
SUBPARTE B PROTECCIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA.....	1-B-1
CAPITULO 1 PRINCIPIOS GENERALES.....	1-B-1
MRAC-17.025 Objetivos	1-B-1
MRAC-17.030 Seguridad y facilitación	1-B-1
MRAC-17.035 (RESERVADO)	1-B-1
CAPITULO 2 ORGANIZACION.....	1-B-1
MRAC-17.040 (RESERVADO)	1-B-1
MRAC-17.045 Operaciones aeroportuarias	1-B-1
MRAC-17.050 (RESERVADO)	1-B-2
MRAC-17.055 Control de Calidad	1-B-2
CAPITULO 3 MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD	1-B-2
MRAC-17.060 Objetivos	1-B-2
MRAC-17.065 (RESERVADO)	1-B-2
MRAC-17.070 (RESERVADO)	1-B-2
MRAC-17.075 Medidas relativas al equipaje de bodega.....	1-B-3
MRAC-17.080 (RESERVADO)	1-B-3
MRAC-17.085 (RESERVADO)	1-B-3
MRAC-17.090 Medidas relativas al control de acceso	1-B-3
MRAC-17.095 Medidas relativas al ciberterrorismo.....	1-B-4
CAPITULO 4 MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA.....	1-B-4
MRAC-17.100 Acción de Respuesta	1-B-4
MRAC-17.105 (RESERVADO)	1-B-4
SUBPARTE C SEGURIDAD AEROPORTUARIA	1-C-1
CAPITULO 1 GENERALIDADES.....	1-C-1
MRAC-17.110 Aplicabilidad	1-C-1
MRAC-17.115 Coordinador de seguridad de aeropuerto (CSA)	1-C-1
MRAC-17.120 Comité de seguridad del aeropuerto (Comité AVSEC)	1-C-2
CAPITULO 2 PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (psa)	1-C-2
MRAC-17.125 Generalidades.....	1-C-2

MRAC-17.130	Contenido	1-C-3
MRAC-17.135	Aprobación y enmiendas.....	1-C-4
MRAC-17.140	Condiciones cambiantes que afectan la seguridad	1-C-5
MRAC-17.145	Acuerdo de áreas exclusivas	1-C-5
MRAC-17.150	Programa de seguridad para entidades poseedoras de acuerdos de áreas exclusivas.....	1-C-6
MRAC-17.151	Aprobación y enmiendas.....	1-C-6

CAPITULO 3 REQUERIMIENTOS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

	AEROPORTUARIA.....	1-C-7
MRAC-17.155	Áreas o zonas de seguridad	1-C-7
MRAC-17.160	Área de portación del credencial del aeropuerto	1-C-8
MRAC-17.165	Sistemas de controles de acceso	1-C-8
MRAC-17.170	Sistemas de identificación	1-C-9
MRAC-17.175	Entrenamiento.....	1-C-11
MRAC-17.180	Oficiales de cumplimiento de la ley y oficiales de servicio de seguridad privada.....	1-C-12
MRAC-17.185	Registros de respuesta de oficiales de seguridad aeroportuaria	1-C-14
MRAC-17.190	Inspección de seguridad para el ingreso a las ZSR	1-C-15
MRAC-17.195	Inspección de pasajeros, equipaje, carga y correo	1-C-15
MRAC-17.200	Utilización de equipos de inspección o de los sistemas de inspección de artículos y personas.	1-C-17
MRAC-17.205	Personal operador de inspección de artículos y personas.....	1-C-18
MRAC-17.210	Transporte de armas, artículos explosivos o incendiarios.....	1-C-19

CAPITULO 4 MEDIDAS DE CONTINGENCIA

MRAC-17.215	Planes de contingencia	1-C-19
MRAC-17.220	Directivas de seguridad y circulares de asesoramiento	1-C-19
MRAC-17.225	Avisos públicos	1-C-20
MRAC-17.230	Manejo de incidentes y amenazas.....	1-C-20

SUBPARTE D SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO, EMPRESAS DE SEGURIDAD, EMPRESAS DE ASISTENCIA EN TIERRA, AGENTES ACREDITADOS Y POSEEDORES DE ACUERDOS DE ÁREAS DE USO EXCLUSIVO.

	CAPITULO 1 GENERALIDADES.....	1-D-1
MRAC-17.235	Aplicabilidad	1-D-1

CAPITULO 2 PROGRAMA DE SEGURIDAD

MRAC-17.240	Adopción e implementación	1-D-1
MRAC-17.245	Forma, contenido, y aplicación	1-D-2
MRAC-17.250	Aprobación y enmiendas.....	1-D-4

CAPITULO 3 REQUERIMIENTOS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD.....

MRAC-17.255	Inspección de personas y equipaje.....	1-D-5
MRAC-17.260	Aceptación e inspección de equipaje de bodega	1-D-5
MRAC-17.265	Aceptación e inspección de la carga, correo y otros artículos	1-D-7
MRAC-17.270	Uso de equipo detector de metal	1-D-9
MRAC-17.275	Uso de equipos de inspección o de los sistemas de inspección de artículos y personas	1-D-9
MRAC-17.280	Normativa para la contratación de personal para control de acceso y de inspección	1-D-10
MRAC-17.285	Coordinadores de seguridad.....	1-D-11
MRAC-17.290	Transporte de armas.....	1-D-12
MRAC-17.295	Transporte de personas sometidas a procedimiento judicial o administrativo bajo control de oficiales armados en cumplimiento de la ley.....	1-D-13

MRAC-17.300	Seguridad de las aeronaves e instalaciones	1-D-15
MRAC-17.305	Acuerdos de uso de áreas exclusivas	1-D-17
MRAC-17.310	Sistemas de identificación en áreas de uso exclusivo aprobadas	1-D-17
MRAC-17.315	Entrenamiento para coordinadores de seguridad.....	1-D-17
MRAC-17.320	Entrenamiento y conocimiento del personal con tareas relacionadas a la seguridad	1-D-18
CAPITULO 4	AMENAZAS Y RESPUESTA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA.....	1-D-18
MRAC-17.325	Planes de contingencia.....	1-D-18
MRAC-17.330	Manejo de incidentes y amenazas.....	1-D-18
MRAC-17.335	Directivas de seguridad y Circulares de Asesoramiento	1-D-19

SECCION 2 CIRCULARES CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO (CCA).....2-0-1

SUBPARTE B PROTECCIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

CCA 17.040(e)	Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.....	2-B-1
CCA 17.055(b)	Control de Calidad	2-B-5

SUBPARTE C SEGURIDAD AEROPORTUARIA

CCA 17.105(a)	Intercambio de información y notificación.....	2-C-1
CCA 17.120	Comité AVSEC.....	2-C-14
CCA 17.130	Programa modelo de seguridad del operador del aeropuerto	2-C-15
CCA 17.165(f)	Sistema de control de accesos	2-C-25
CCA 17.170(b)	Verificación de antecedentes.....	2-C-25
CCA 17.175(b)	Tabla de control de instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT)	2-C-27
CCA 17.185	Tabla de registro	2-C-29

SUBPARTE D SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO, EMPRESAS DE SEGURIDAD, EMPRESAS DE ASISTENCIA EN TIERRA, AGENTES ACREDITADOS Y POSEEDORES DE ACUERDOS DE ÁREAS DE USO EXCLUSIVO.

CCA 17.245	Programa modelo de seguridad del operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo.....	1-D-1
CCA 17.290	Formulario para el transporte de armas.....	1-D-5
CCA 17.295(a)	Persona bajo control judicial o administrativo.....	1-D-6
CCA 17.330	Formulario para amenaza de bomba.....	1-D-7

SECCIÓN 1 REQUISITOS

PRESENTACIÓN Y GENERALIDADES

1 PRESENTACIÓN

- 1.1 La sección uno de la MRAC-17 se presenta en páginas sueltas formadas por dos columnas. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.
- 1.2 El texto de esta Sección está escrito en arial 10. Las notas explicativas no se consideran requisitos y cuando existan, están escritas en letra arial 8.

2 INTRODUCCIÓN GENERAL

- 2.1 La presente Sección 1 contiene los requisitos para la aplicación de la reglamentación para el transporte seguro de mercancías peligrosas establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional para los Estados signatarios del convenio de Chicago.
- 2.2 El presente documento está basado principalmente en el texto del anexo 17 emitido y publicado por la OACI.

SUBPARTE A DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO 1 GENERALIDADES

MRAC-17.001 Aplicabilidad

- (a) Esta MRAC establece las disposiciones aplicables a:
- (1) Los aeropuertos en donde se prestan servicios a la aviación civil de acuerdo al programa de seguridad como se describe en la [MRAC-17.125](#).
 - (2) Los aeropuertos en donde se prestan servicios a operadores aéreos extranjeros de acuerdo al programa de seguridad como se describe en la [MRAC- 17.125](#).
 - (3) Cada operador de aeropuerto, y cualquier persona, física y/o jurídica que reciba una directriz o información sobre asuntos oficiales de seguridad de aviación designados por la AC.
 - (4) Las operaciones de operadores aéreos autorizados por la AC a la realización de vuelos de transporte.
 - (5) Cada oficial en cumplimiento de la ley que viaje armado a bordo de una aeronave.
 - (6) Cada operador aéreo o persona, física o jurídica, que reciba una directriz o información sobre asuntos oficiales de seguridad de aviación.
 - (7) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo
 - (8) Las operaciones domésticas. La AC llevara a cabo una evaluación de riesgos de seguridad, para determinar las medidas de seguridad que se deben aplicar en cada operación.
 - (9) Operaciones de vuelos no itinerados (Charter) o vuelos privados, estas

operaciones deben notificar a la Unidad AVSEC con antelación y esta notificara al operador que corresponda las medidas de seguridad que debe aplicar de esta RAC.

MRAC-17.003 Efectividad y exenciones.

- (a) Esta MRAC-17 rige a partir de su publicación oficial.
- (b) La AC puede en circunstancias excepcionales, conceder una exención al cumplimiento de todos requisitos (o enumerar apartados del MRAC o requisitos a los que se pueden conceder exenciones) especificados en la presente MRAC, si considera que se mantiene un nivel de seguridad aceptable, y siempre que se lleve a cabo de acuerdo con y ajustándose a las condiciones establecidas en las disposiciones que rigen su concesión

MRAC-17.005 Definiciones y Acrónimos

(a) Definiciones:

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

- (a) Apoderamiento ilícito de aeronaves,
- (b) Destrucción de una aeronave en servicio,
- (c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- (d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- (e) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosas destinados a fines criminales.
- (f) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones

corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.

- (g) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

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

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinadas total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves. Para efectos de esta MRAC aeropuerto tiene el mismo significado que aeródromo.

Aeropuerto internacional: Todo aeropuerto designado por el Estado, como puesto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, procedimientos similares.

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

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

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

Área exclusiva: Significa aquella porción de la parte aeronáutica de un aeropuerto sobre la cual un operador aéreo, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo tiene un

acuerdo escrito con el operador del aeropuerto, siendo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, bajo un programa de seguridad aprobado o un programa de seguridad de acuerdo al [MRAC-17.130](#) y el [MRAC-17.245\(c\)](#).

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

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

Autoridad competente: Autoridad de Aviación Civil u/o Organismo/s o persona/s designado/s que tiene/n la competencia necesaria atribuida mediante las disposiciones jurídicas correspondientes.

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

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

Carga o correo de alto riesgo. La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

- a) hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
- b) la carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o
- c) la naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos

prohibidos que pueden poner en peligro la aeronave.

Carga y correo de transbordo. La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

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

Certificado operativo CO: Documento oficial expedido por la AC, por el cual se autoriza a una entidad para prestar servicios aeronáuticos o aeroportuarios de acuerdo a la legislación y reglamentación aeronáutica y en concordancia a las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional. Dicha entidad no realiza actividades de transporte aéreo comercial. Como es el caso de las empresas de seguridad que prestan servicios a terceros, entidades o poseedor de una área de uso exclusivo, talleres aeronáuticos, empresas de asistencia en tierra, entre otros.

Certificado de operador aéreo COA: Documento oficial expedido por la AC, por el cual se autoriza a un operador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial de acuerdo a la Legislación y reglamentación aeronáutica y en concordancia a las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

Control de seguridad: Medios para prevenir que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Empresa de Seguridad: Empresa privada que presta o provee servicios de seguridad a terceros dentro de las instalaciones aeroportuarias o en otras facilidades que presten servicios a la aviación

civil. Los clientes de estas empresas pueden ser operadores aéreos que poseen un Programa de Seguridad tal y como lo requiere el [MRAC-17.240](#); no obstante, esta empresa de seguridad debe demostrar a la AC su idoneidad para poder ejecutar estas labores dentro de las instalaciones aeroportuarias, por lo que debe tener, igualmente, un Programa de Seguridad propio bajo las condiciones del [MRAC-17.240](#).

Equipaje no identificado: El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, o en una aeronave, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto y/o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Escolta armada: Significa el acompañante o supervisor de la operación en el aire o de un individuo que está siendo transportado bajo coacción, por haber sido sometido a procesos judiciales o administrativos que requieren su traslado de una ciudad a otra. Esta escolta debe estar en condición suficiente para tomar acción inmediata y el control del individuo en todo momento mientras se encuentra a bordo de una aeronave.

Expedidor reconocido: Expedidor que origina carga o c correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

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

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

Imprevisibilidad: La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

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

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

Inspección física: Revisión sistemática de todo el contenido de un equipaje o cualquier otro efecto personal, mediante la verificación visual, por palpación u otro medio efectivo de todo su contenido, incluyendo el equipaje o bulto mismo, hasta que el inspector esté seguro que este no representa ningún riesgo para el sistema de seguridad.

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

Oficial de Cumplimento de la Ley:

Es el personal asignado al Servicio de Vigilancia Aérea del Ministerio de Seguridad Pública, encargada de la conservación del orden público, la defensa de la sociedad y de hacer cumplir la Ley de Policía, así como en todo aeropuerto que presta servicio a la aviación civil, y que cumple los requerimientos del [MRAC-17.180](#) y el Programa de Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Oficial de seguridad de abordaje: Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales, los cuales están puntualmente regulados en la MRAC 17.290.

Operador aéreo: Significa el titular de un COA, nacional o extranjero, que realiza operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros y sus equipajes, carga y correo, o exclusivamente carga, en operaciones domésticas o internacionales que requiere un programa de seguridad aeroportuaria según el [MRAC-17.240](#).

Operador del aeropuerto: Persona física o jurídica que posee un certificado de operación de aeropuerto, que opera un aeropuerto que presta regularmente sus servicios para las operaciones de vuelos regulares de pasajeros de un poseedor de certificado de operador aéreo, que requiere un programa de seguridad aeroportuaria según el [MRAC-17.125](#).

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

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

Seguridad aeroportuaria: Persona o Organismo que realiza funciones AVSEC.

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

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

Principios relativos a factores humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción y operación de equipos y para lograr establecer una interfaz óptima entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la

debida consideración de la actuación humana.

Programa de seguridad: Medidas y procedimiento adoptados para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita

Prueba de seguridad: Prueba, secreta o evidente, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

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

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

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

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

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

presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y la limpieza de las aeronaves.

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

(b) Acrónimos:

AC Autoridad competente

CCA Circular Conjunta de Asesoramiento: Texto asociado a los requerimientos de una MRAC, para clarificar y proporcionar guías para su aplicación. Contiene explicaciones, interpretaciones y/o métodos aceptables de cumplimiento.

CO Certificado operativo

COA Certificado de operador aéreo

CSA Coordinador de seguridad de empresas poseedoras de un COA, CO o cartas de aprobación emitidas por la unidad AVSEC.

LAG Líquidos, aerosoles y geles.

OACI Organización de Aviación Civil Internacional

PMI Pasajeros muy importantes

PNCA Programa Nacional de Carga Aérea

PNSAC Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

PNISAC Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de Aviación Civil.

PSA Programa de Seguridad del Aeropuerto.

PSOA Programa de Seguridad del Operador Aéreo.

RAC Reglas de Aviación Civil Conjuntas

STEB Bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida.

Unidad AVSEC Unidad de Seguridad de la Aviación, encargada de auxiliar y asesorar a la AC y demás organismos de seguridad del Estado, en el desarrollo, establecimiento, ejecución y cumplimiento de esta MRAC, así como todo procedimiento y medida tendiente a salvaguardar la seguridad de los Aeropuertos.

ZSR Zona de seguridad restringida.

MRAC-17.010 Autoridad para la Inspección.

- (a) Los inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la AC, en cumplimiento de sus funciones, pueden conducir:
- (1) Auditorías e inspecciones de calidad de la forma en la que se aplican los controles de seguridad.
 - (2) Evaluaciones de seguridad de las necesidades en materia de seguridad.
 - (3) Pruebas de los controles e inspecciones de seguridad, en las instalaciones, servicios y equipos del operador del aeropuerto, del operador aéreo, de las empresas de seguridad y de cualquier poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo, con el fin de comprobar la eficacia del sistema de seguridad aeroportuaria. Para tal fin, tendrán acceso irrestricto a la documentación y registros, sean estos escritos, electrónicos o de cualquier otra índole, así como la obtención en forma inmediata, a su solicitud verbal o escrita, de copias de dicha documentación e información con la finalidad de determinar si se mantienen los niveles de competencia, efectividad del sistema de seguridad y/o cumplimiento de la normativa vigente.
 - (4) Capacidad para ingresar a las aeronaves, detener operaciones, imponer medidas correctivas inmediatas cuando exista evidencia fehaciente que se ha omitido,

obviado o implementado incorrectamente las medidas de seguridad descritas en este MRAC-17.

- (b) El operador del aeropuerto debe permitir a los inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la AC, ingresar y permanecer dentro de las ZSR en forma irrestricta, en funciones de su cargo. De la misma manera deben proceder las empresas poseedoras de un COA, CO o cartas de aprobación emitidas por la unidad AVSEC.. Asimismo se permitirá a los inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la AC el acceso irrestricto a la información, sea esta escrita, electrónica o de cualquier otra índole, relacionada con AVSEC en cumplimiento con esta regulación.

MRAC-17.015 Veracidad de la Información

Toda información que se deba suministrar, en conformidad con esta o cualquier normativa aeronáutica, debe de ser veraz y ajustada a la realidad. Cualquier acción u omisión por parte del operador del aeropuerto o de las empresas poseedoras de un COA, CO o cartas de aprobación emitidas por la unidad AVSEC, así como cualquier persona que pretenda desvirtuar la información, será sancionada de conformidad con la ley y la reglamentación pertinente.

MRAC-17.020 Responsabilidades de Seguridad

Ninguna persona podrá:

- (a) Vulnerar, interferir, modificar o intentar por su cuenta, o inducir a que otra persona vulnere, interfiera o interrumpa, un sistema, procedimiento o mecanismo de seguridad implementado por esta MRAC.
- (b) Entrar, movilizarse, permanecer en una ZSR, sin que haya cumplido con las medidas y procedimientos de seguridad aplicados para el control de acceso a esas áreas.

- (c) Utilizar una credencial que no sea la emitida por el operador del aeropuerto aprobada para el ingreso y permanencia de personas, vehículos o equipo en las ZSR, en los siguientes casos:
- (1) Que se identifique personas o vehículos distintos al portador de la credencial.
 - (2) Para realizar funciones ajenas al cargo con que se identificó.
 - (3) Que permanezca en áreas no autorizadas.
 - (4) Hacer ingresar a otra persona a ZSR.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SUBPARTE B PROTECCIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

CAPITULO 1 PRINCIPIOS GENERALES

MRAC-17.025 Objetivos

- (a) Esta MRAC-17 tiene como objetivo principal la seguridad de los pasajeros, de las tripulaciones, el personal en tierra, las aeronaves y el público en general y en todo lo relacionado con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.
- (b) Cada operador de aeropuerto, titular de un COA, CO o carta de aprobación emitida por la Unidad AVSEC deben establecer un organismo o unidad que elabore y aplique normas y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad, y la eficacia de los vuelos.
- (c) Cada operador de aeropuerto, titular de un COA, CO o carta de aprobación emitida por la Unidad AVSEC deben asegurar que tales normas, métodos y procedimientos:
- (1) protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita; y
 - (2) permiten dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.
- (d) Cada operador de aeropuerto, titular de un COA, CO o carta de aprobación emitida por la Unidad AVSEC deben asegurar que se otorgue protección adecuada a la información de seguridad de la aviación.

MRAC-17.030 Seguridad y facilitación

Cada operador de aeropuerto, titular de un COA, CO o carta de aprobación emitida por la Unidad AVSEC deben de disponer; que los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

MRAC-17.035 (RESERVADO)

CAPITULO 2 ORGANIZACION

MRAC-17.040 (RESERVADO)

MRAC-17.045 Operaciones aeroportuarias

- (a) La AC o a quien designe, debe tener facultades legales para ejecutar el cumplimiento de las normas y procedimientos que establecen esta regulación y el PNSAC en todo lo que concierne a las operaciones aeroportuarias en las acciones siguientes:
- (1) Asegurar que el personal esté debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, así como disponible para desplazarse rápidamente a sus aeropuertos que presten servicios a la aviación civil para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.
 - (2) Que en el caso de nuevos aeropuertos o remodelaciones, se debe asegurar que los requerimientos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura, que sean necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del PNSAC se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en la remodelación de las instalaciones existentes en los aeropuertos. Esto

debe contar con el criterio técnico de la Unidad AVSEC.

MRAC-17.050 (RESERVADO)

MRAC-17.055 Control de Calidad

- (a) Todo el personal de seguridad que apliquen los controles de seguridad deben ser objeto de verificación de antecedentes y procedimientos de selección. ([Ver CCA-17.170 \(b\)](#))
- (b) El operador del aeropuerto, el operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados, poseedores de un CO y de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben asegurarse que las personas que llevan a cabo las actividades de inspección o de instrucción de seguridad de la aviación hayan sido objeto de certificación de conformidad a los requerimientos del PNSAC, PNCC, PNISAC, cualquier directiva emitida por la Unidad AVSEC y esta regulación, a fin de garantizar su cumplimiento uniforme y fiable. Esta certificación será emitida por la AC y perderá su validez cuando el titular haya dejado de ejercer las habilitaciones otorgadas, durante un período de 6 meses calendario. El certificado seguirá sin validez mientras la AC no haya comprobado, a su satisfacción, la idoneidad del titular para volver a ejercer sus funciones. ([Ver CCA 17.055 \(b\)](#))
- (c) La AC elaborará, aplicará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de control de calidad (PNCC) para la Seguridad de la Aviación Civil, para determinar si se cumple con el PNSAC y cualquier otra normativa emitida por la AC y validar su eficacia. El PNCC debe incluir todas las políticas, procedimientos, mecanismos y/o cualquier otro recurso destinado para el cumplimiento de lo dispuesto.
- (d) Los inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la AC, en cumplimiento de sus funciones, conducirán auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de seguridad

periódicamente relacionados con seguridad de la aviación, al operador del aeropuerto, operador aéreo, empresas de seguridad, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados, poseedores de un CO y de acuerdos de áreas de uso exclusivo, con el fin de verificar el PNSAC y los programas de seguridad que fueron aprobados por la AC. Los inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la AC pueden obtener copia de los documentos y registros con la finalidad de determinar si se mantienen los niveles de competencia.

- (e) La AC, el operador del aeropuerto y el operador aéreo deben reevaluar los controles y procedimientos de seguridad cuando sea afectado por un acto de interferencia ilícita o cuando el sistema de seguridad de la aviación se vea comprometido, y que oportunamente adoptará las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles o deficientes, a fin de evitar la repetición de los hechos. Estas medidas se informarán a la OACI por parte de la AC.

CAPITULO 3 MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

MRAC-17.060 Objetivos

El operador del aeropuerto, las empresas poseedoras de un COA, CO, empresas que tengan cartas de aprobación emitidas por la unidad AVSEC, poseedores de un acuerdo de área de uso exclusivo deben adoptar medidas para prevenir que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves y ZSR de un aeropuerto que estén al servicio de la aviación civil, armas explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

MRAC-17.065 (RESERVADO)

MRAC-17.070 (RESERVADO)

desatendidos en las zonas de facturación.

MRAC-17.075 Medidas relativas al equipaje de bodega

- (a) El operador del aeropuerto, el operador aéreo y el personal descrito en el RAC-17.180, deben adoptar medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial. Lo anterior debe estar descrito en el Programa de Seguridad del operador del aeropuerto como el del operador aéreo y empresas de seguridad, de manera que prevenga:
- (1) El transporte no autorizado de explosivos, materiales incendiarios, otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos a bordo de las aeronaves.
 - (2) El acceso de personas que no sean los empleados del operador aéreo o personal debidamente autorizados.
- (b) El operador aéreo debe asegurarse de no transportar el equipaje de los pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje este identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección adicional. Esto debe estar descrito en su programa de seguridad aprobado.
- (c) Si un equipaje de bodega que ha sido objeto de una inspección de seguridad se encuentra desatendido, o bien, si ha sido expuesto a una interferencia no autorizada, debe ser sometido a una re-inspección.
- (d) El operador aéreo debe informar al operador del aeropuerto y al personal de cumplimiento de la ley sobre cualquier equipaje desatendido en las áreas de facturación baja su responsabilidad.
- (e) El operador del aeropuerto aplicara los protocolos de respuesta aprobados por la AC, cuando reciba notificación sobre equipajes

MRAC-17.080 (RESERVADO)

MRAC-17.085 (RESERVADO)

MRAC-17.090 Medidas relativas al control de acceso

- (a) El operador del aeropuerto debe asegurarse que el 100% de las personas que no sean pasajeros y sus pertenencias y a las que se les ha otorgado acceso a una ZSR, sean sometidas a inspección aplicando los mismos criterios en cuanto a la lista de artículos prohibidos y restringidos.
- (b) El operador del aeropuerto debe asegurarse que el 100% de los vehículos que se les ha otorgado acceso a una ZSR, sean sometidos a inspección y controles de seguridad apropiados y aprobados por la AC.
- (c) Ninguna persona puede utilizar una credencial o identificación de control de acceso a las ZSR que no haya sido emitida por el operador del aeropuerto.
- (d) El PSA debe detallar los métodos de instrucción, para proveer a los que solicitan credenciales de ingreso la oportunidad de formular preguntas e incluir al menos los siguientes tópicos:
- (1) Conocer el uso de la credencial o identificación de control de acceso a las ZSR aprobada por el aeropuerto.
 - (2) Procedimientos para solicitar una credencial o identificación de control de acceso a las ZSR.
 - (3) Restricciones en la divulgación de información concerniente a un acto ilícito relacionado con la aviación civil, si dicha información perjudica la seguridad de la aviación civil.
 - (4) No diseminar información referente al sistema de seguridad de ningún

aeropuerto o de sus operadores aéreos.

- (5) Responsabilidades y prohibiciones del portador del carné de identificación.

MRAC-17.095 Medidas relativas al ciberterrorismo.

El operador del aeropuerto, el operador aéreo y otras entidades que designe la AC y intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del PNSAC deben identificar los sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones que revisten carácter crítico y las amenazas y vulnerabilidades que los afectan, y a diseñar medidas de protección que incluyan, entre otras, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministro, separación de redes y control del acceso remoto, según corresponda.

CAPITULO 4 MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

MRAC-17.100 Acción de Respuesta

- (a) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo, en los casos de que una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita, recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas según los canales establecidos en el PNSAC, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.
- (b) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo, proporcionarán asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la

medida en que lo exijan las circunstancias.

- (c) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo deben notificar a la AC cuando tenga una situación relativa a la RAC 17.100 (a) y la AC la responsable de notificar a las entidades locales involucradas tan pronto como sea posible.
- (e) El Estado cooperará con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas en su territorio para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, Los diferentes Estados cooperantes utilizarán, según corresponda, la experiencia y capacidad del Estado del operador aéreo, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.

MRAC-17.105 (RESERVADO)

SUBPARTE C SEGURIDAD AEROPORTUARIA

CAPITULO 1 GENERALIDADES

MRAC-17.110 Aplicabilidad

Esta subparte establece:

- (a) Los requerimientos de seguridad para el operador de aeropuerto que presta servicios a la AC, y rige para:
 - (1) La operación del aeropuerto que presta regularmente sus servicios para las operaciones de vuelos regulares, nacionales e internacionales, de pasajeros, carga, y correo, de un operador aéreo, nacional o extranjero, y que requiere tener aprobado un programa de seguridad aeroportuaria, según la [RAC -17.125 \(a\)](#).
 - (2) Cualquier persona física o jurídica, que se encuentra dentro o ingresando en una ZSR.
 - (3) La operación de todo vehículo o equipo, que se encuentra dentro ó ingresando en una ZSR.
- (b) Las disposiciones que regulan la emisión de directivas de seguridad y circulares de asesoramiento, aplicables al aeropuerto u otras personas físicas o jurídicas que usan las instalaciones.

MRAC-17.115 Coordinador de seguridad de aeropuerto (CSA)

- (a) El operador del aeropuerto debe nombrar un Coordinador de Seguridad de Aeropuerto en su programa de seguridad, la designación debe incluir el nombre del CSA y una descripción de los medios por los cuales se les puede contactar las 24 horas.
- (b) Ningún operador de aeropuerto podrá designar una persona como CSA, a menos que haya completado el entrenamiento establecido en el PNISAC.

- (c) El operador del aeropuerto debe mantener la documentación de entrenamiento del CSA al menos 180 días después de haberse retirado del cargo como CSA.
- (d) Una persona no debe ser asignado como CSA si ha estado fuera de sus funciones en AVSEC por un período superior a 2 años.
- (e) El operador del aeropuerto no puede designar a un CSA si no cuenta con una experiencia mínima de 3 años, en funciones de seguridad de la aviación, debidamente comprobada.
- (f) Es responsabilidad del CSA lo siguiente:
 - (1) El enlace principal entre el operador del aeropuerto y la Unidad de AVSEC de la AC para los asuntos relacionados con la seguridad de aviación.
 - (2) Cuando corresponda, activar el Plan de contingencia en conjunto con la AC para la atención de un acto de interferencia ilícita.
 - (3) Revisar anualmente todas las funciones de seguridad de aviación que deben desempeñar las entidades reguladas por este RAC, para asegurar su cumplimiento y efectividad del plan de seguridad y sus directivas.
 - (4) Iniciar inmediatamente las acciones correctivas en caso de incumplimiento con las regulaciones y el programa de seguridad.
 - (5) Revisar los antecedentes con respecto a asuntos de carácter delictivo de los poseedores de identificación de ingreso a la ZSR
 - (6) Coordinar la aplicación de los controles de seguridad.

MRAC-17.120 Comité de seguridad del aeropuerto (Comité AVSEC)

[\(Ver CCA 17.120\)](#)

El operador del aeropuerto debe asegurar que se establezca un Comité AVSEC en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil que involucre a las entidades del Estado que realizan labores de seguridad en el aeropuerto y a los representantes de seguridad de los operadores aéreos, siendo el fin principal de este Comité, la coordinación e implementación de medidas de seguridad que protejan la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. El PSA debe contener los deberes y responsabilidades del comité AVSEC.

CAPITULO 2 PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (PSA)**MRAC-17.125 Generalidades**

(a) El operador de aeropuerto que preste servicios a la aviación civil no podrá operar un aeropuerto, a menos que establezca, aplique y mantenga actualizado un PSA escrito y apropiado para cumplir con los requerimientos del PNSAC. El PSA debe estar aprobado según lo dispuesto en la [MRAC 17.135](#), en coordinación con las autoridades competentes del Estado, y que cumplan los siguientes requerimientos:

- (1) Proveer seguridad a las personas que utilizan los servicios de transporte aéreo, instalaciones y propiedades aeroportuarias, contra actos de interferencia ilícita, violencia criminal y apoderamiento ilícito, introducción de armas peligrosas o letales, explosivos o incendiarios dentro de una aeronave o infraestructura aeroportuaria.
- (2) Escrito en idioma español, y firmado por el operador del aeropuerto. .
- (3) Debe ser redactado en forma sencilla para que facilite el uso y revisión del mismo.

- (4) Tener fecha de aprobación inicial, o aprobación de la última revisión en cada página, incluyendo una página de registros de revisiones.
- (5) Garantizar que el PSA y/o sus revisiones no contravengan ninguna norma de ésta MRAC o cualquier otro Programa Nacional o regulación desarrollada por la AC.
- (6) Incorporar todas las revisiones o enmiendas requeridas por la AC o enmiendas a esta MRAC, orientadas a garantizar la Seguridad de la Aviación.
- (7) Incluya los requerimientos enumerados en [MRAC-17.130](#).
- (8) Incluir un índice de los requerimientos enumerados por el [MRAC-17.130](#).
- (9) Haber sido aprobado por la AC.

(b) El operador del aeropuerto debe:

- (1) Garantizar que el PSA se revise y enmiende cada 2 años a partir de su primera aprobación, o cuando el nivel de amenaza lo amerite, de modo que las instrucciones e información contenida en el mismo, se mantengan actualizadas. También debe garantizar que el personal o entidad responsable de que posea un PSA o una parte de este, reciban las revisiones aprobadas por la AC.
- (2) Mantener al menos una copia completa y actualizada del PSA en la oficina del administrador del aeropuerto y del CSA, los que estarán disponibles para las consultas de operadores aéreos e inspectores AVSEC y el personal autorizado por la AC.
- (3) Proveer una copia de las partes pertinentes del PSA a los operadores aéreos que operen en dicho aeropuerto, empresas de seguridad y entidades o poseedores de un CO o de un área de uso exclusivo.

- (4) Llevar una lista o control maestro de todo PSA existente o sus partes que hayan sido distribuidos.
- (5) Cada poseedor del PSA o de alguna de sus partes es responsable de su actualización con las enmiendas facilitadas por el operador del aeropuerto.
- (6) El operador de aeropuerto debe restringir la distribución, disponibilidad o revelar cualquier información contenida en el PSA, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él. Cualquier solicitud de dicha información por parte de personas ajenas, debe ser referida a la AC.
- (5) Procedimientos y la descripción de las instalaciones y equipo utilizado por el operador del aeropuerto ó por un operador aéreo, y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo que tengan responsabilidad de un área exclusiva, para desempeñar las funciones de seguridad.
- (6) Procedimientos que utiliza cada operador aéreo, empresa de seguridad y poseedores de un CO o acuerdos de áreas de uso exclusivo, que tenga responsabilidad sobre la seguridad de una zona exclusiva, para notificar al operador del aeropuerto, cuando sus procedimientos, instalaciones y equipo utilizados no son los adecuados para realizar el control de las funciones, descripción del sistema de identificación para el ingreso a ZSR, tanto para personas, vehículos y equipo especial, así como las normas y procedimientos para la aportación de identificación.

MRAC-17.130 Contenido

[\(Ver CCA 17.130\)](#)

- (a) El operador del aeropuerto debe establecer un programa de seguridad requerido en el [MRAC-17.125](#), el cual debe incluir lo siguiente:
 - (1) Nombres y medios de contacto, deberes y responsabilidades, así como los requerimientos de entrenamiento para los CSA.
 - (2) El establecimiento, descripción y plano de las ZSR donde se realicen operaciones, incluyendo sus dimensiones, límites y sus características.
 - (3) Toda actividad o entidad adyacente a las ZSR que pueda afectar la seguridad de cualquier área o zona de seguridad.
 - (4) Descripción de cada ZSR incluyendo sus dimensiones, limitaciones, características pertinentes y los términos del acuerdo que establecen la zona entre el operador del aeropuerto, el operador aéreo y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo descritos en el [MRAC-17.145](#).
 - (7) Descripción de los Planes de Contingencia y procedimientos alternativos que el operador del aeropuerto debe implementar en caso de emergencias y otras condiciones extraordinarias.
 - (8) Descripción de los procedimientos para el personal descrito en el [RAC-17.180](#).
 - (9) Descripción del programa de entrenamiento del operador del aeropuerto para el personal descrito en el [MRAC-17.180](#).
 - (10) Descripción del método para mantener los registros y archivos descritos en el [MRAC-17.190](#).
 - (11) Descripción de los procedimientos para la distribución, actualización, custodia y eliminación del PSA, de Directivas de Seguridad, Circulares informativas, Instrucciones de Implementación, según sea necesario la clasificación de la información.

- (12) Procedimientos para el diseño y ubicación de avisos públicos con información de seguridad, según lo requerido en el [MRAC-17.225](#).
- (13) Procedimientos para garantizar:
- (i) La separación de flujos de pasajeros de la aviación local que no han sido objeto de medidas de seguridad y los pasajeros de la aviación internacional.
 - (ii) La separación de pasajeros que ingresen y los que salen en las operaciones internacionales.
- (14) Procedimientos empleados en el manejo de incidentes según lo establecido en el [MRAC-17.230](#).
- (15) Programas de seguridad de poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo según lo establecido en el [MRAC-17.150](#).
- (16) Procedimientos de control de calidad que incluya auditorías, inspecciones, estudios y pruebas de seguridad.
- (17) El PSA debe establecer el método de instrucción de los solicitantes de credenciales de identificación, a efecto de proveer a los participantes la oportunidad de formular preguntas e incluir, al menos, los siguientes tópicos:
- (i) Descripción del uso de la identificación de acceso a las ZSR debidamente aprobadas por el aeropuerto.
 - (ii) Procedimientos para solicitar una credencial o identificación de acceso aeroportuario.
 - (iii) Restricciones sobre la divulgación de información concerniente a un acto ilícito contra la Aviación Civil, si dicha información perjudica la seguridad de la aviación civil.
- (iv) Prohibición de divulgar información referente al sistema de seguridad de algún aeropuerto o de sus operadores aéreos.
 - (v) Obligación de informar a las autoridades competentes cualquier comportamiento o actividad que ponga en riesgo la seguridad de la aviación.
 - (vi) Descripción esencial del plan de contingencia.
 - (vii) Utilización adecuada de los sistemas de controles de acceso electrónicos, cuando se cuente con ellos.
 - (viii) Cualquier otro tema que se incluya en el PSA, o que la AC considere necesario.
- (18) Políticas relativas al transporte de LAG's y los STEB, definidos por la AC para el aeropuerto.

MRAC-17.135 Aprobación y enmiendas

- (a) Aprobación Inicial del Programa.
- (1) El operador del aeropuerto que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad, debe remitir el programa por escrito y en forma electrónica propuesto a la AC, por lo menos con 60 días calendario antes de su implementación.
 - (2) El operador del aeropuerto debe esperar la notificación por escrito de la AC de la aprobación o las discrepancias encontradas al programa, dentro de los 30 días calendario después de que el operador del aeropuerto presentó a la AC la propuesta inicial.
 - (3) El Operador del Aeropuerto debe remitir a la AC en un plazo de 15 días calendario el programa de seguridad corregido después de haber recibido las observaciones.

(b) Enmiendas propuestas por el operador del aeropuerto.

(1) El operador del aeropuerto debe gestionar la aprobación de una enmienda al PSA por lo menos con 15 días calendario antes de su implementación, presentando en forma escrita su solicitud ante la AC,

(2) El operador del aeropuerto debe esperar la notificación por escrito de la AC de la aprobación de la enmienda, dentro de los 8 días calendario después de que el operador del aeropuerto presentó a la AC la propuesta inicial, después de la cual podrá ejecutar la implementación.

(c) Enmiendas requeridas por esta MRAC. La AC puede enmendar un PSA de un operador de aeropuerto si lo considera necesario para la seguridad e interés público.

(d) Enmiendas de Emergencia.

(1) Si la AC determina que existe una emergencia que requiere de acción inmediata por afectar el interés público, notificará en forma escrita al operador del aeropuerto y este, a su vez, a los operadores aéreos, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados, poseedores de un CO, empresas con carta de aprobación emitidas por la Unidad AVSEC y de acuerdos de áreas de uso exclusivo. para que implementen las enmiendas requeridas y sean insertadas en sus programas de seguridad, en el plazo establecido en la notificación, en caso que la AC lo amerite notificara directamente a los usuarios.

(2) Una vez transcurrida la emergencia, la AC puede cancelar la enmienda emergente o el operador del aeropuerto podrá solicitar su cancelación.

MRAC-17.140 Condiciones cambiantes que afectan la seguridad

(a) Luego de la aprobación del programa de seguridad, el operador del aeropuerto debe seguir los procedimientos para notificar a la AC y enmendar cuando sea pertinente, los cambios que hayan ocurrido en:

(1) Los sistemas, medidas, procedimientos, entrenamiento, descripción de áreas, personal de seguridad.

(2) Los diseños físicos, estructurales o distribución de cualquier área bajo el control de seguridad del operador del aeropuerto.

MRAC-17.145 Acuerdo de áreas exclusivas

(a) El operador del aeropuerto debe incorporar en el PSA las medidas de seguridad de las áreas exclusivas de operación bajo el control de un operador aéreo y poseedores de un CO o acuerdos de áreas de uso exclusivo.

(b) Los acuerdos en materia de seguridad, sobre el uso de áreas exclusivas, deben ser escritos y firmados por el operador del aeropuerto y el solicitante y el cual debe ser adjuntado al PSA.

El Acuerdo debe contener lo siguiente:

(1) Descripción y plano de los límites particulares de cada área, incluyendo los puntos de acceso, sobre los cuales el usuario o el operador aéreo tendrá el control y uso exclusivo.

(2) Descripción del sistema, medidas y procedimientos de seguridad utilizados por el operador aéreo, y poseedores de un CO o acuerdos de áreas de uso exclusivo para cumplir con el [MRAC-17.155](#) y [MRAC 17.160](#).

(3) Procedimientos mediante los cuales el operador aéreo y poseedores de

CO o acuerdos de áreas de uso exclusivo, notifica y suministra medidas de seguridad complementarias en el área exclusiva al operador del aeropuerto, cuando se presenten los cambios previstos en el [MRAC-17.140](#).

MRAC-17.150 Programa de seguridad para entidades poseedoras de acuerdos de áreas exclusivas

(a) Las entidades que posean áreas exclusivas deben presentar un programa de seguridad para ser aprobado por la AC y debe cumplir con lo siguiente:

(1) Asumir la responsabilidad por los sistemas, medidas y procedimientos del área de seguridad, según lo previsto en el [RAC-17.155](#) y [MRAC-17.160](#).

(1) Asumir la responsabilidad por la verificación de antecedentes de sus empleados, según lo establecido en el [RAC-17.170](#).

(2) Desarrollar procedimientos, para impedir infracciones o violaciones a la Ley, a este RAC o cualquier otra normativa relacionada con la seguridad de la aviación.

(3) Asumir la responsabilidad dentro de las áreas acordadas y designadas para su uso exclusivo.

(4) Estar escrito en idioma español.

(b) La responsabilidad del área exclusiva es propia del poseedor de acuerdo de área de uso exclusivo y no podrá ser compartida con otras entidades.

(c) El Programa de Seguridad de la entidad o poseedor de un área de uso exclusivo, debe contener lo siguiente:

(1) Una descripción y un plano de los límites y particularidades pertinentes sobre las áreas en las que el poseedor de un área de uso

exclusivo asumirá las responsabilidades de seguridad.

(2) Una descripción de los sistemas, medidas y procedimientos que serán asumidos por el poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo.

(3) Sistemas, medidas y procedimientos, mediante los cuales el operador del aeropuerto supervisará y evaluará el cumplimiento del Programa de Seguridad por parte del poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo.

(4) Disposiciones sobre las cuales el poseedor de áreas de uso exclusivo esta sujeto a inspección por la AC y el personal autorizado por la AC en relación con lo establecido con el [RAC-17.010](#).

(5) Disposiciones para que los individuos que implementan las medidas descritas en el Programa de Seguridad mantengan y usen la información sensitiva de seguridad en forma discrecional, y en caso contrario la aplicación de medidas sancionadoras correspondientes.

(6) Procedimientos mediante los cuales los poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo notificarán al operador del aeropuerto y a la AC que provee de medidas alternativas de seguridad cuando se presenten condiciones cambiantes según lo establecido en el [MRAC-17.140](#).

(d) El Programa de Seguridad del poseedor de áreas de uso exclusivo podrá ser enmendado por la AC cuando el interés de seguridad o interés público lo exija, según lo dispuesto en el MRAC-17.250

(e) El operador del aeropuerto en coordinación con la AC, puede suspender o cancelar el Programa de Seguridad del poseedor de áreas de uso exclusivo, cuando se logre determinar que haya incumplido las disposiciones de esta RAC.

MRAC-17.151 Aprobación y enmiendas

- (a) Aprobación Inicial del Programa. considera necesario para la seguridad e interés público.
- (1) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad, debe remitir el programa por escrito propuesto a la AC, por lo menos con 60 días calendario antes de inicio de operaciones.
- (2) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo operador debe esperar la notificación por escrito de la AC de la aprobación o las discrepancias encontradas al programa, dentro de los 30 días calendario después de que el del poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo presentó a la AC la propuesta inicial.
- (3) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe remitir a la AC en un plazo de 15 días calendario el programa de seguridad corregido después de haber recibido las observaciones.
- (b) Enmiendas propuestas por el poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo.
- (1) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe gestionar la aprobación de una enmienda al PSA por lo menos con 15 días calendario antes de su implementación, presentando en forma escrita su solicitud ante la AC,
- (2) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe esperar la notificación por escrito de la AC de la aprobación de la enmienda, dentro de los 8 días calendario después de que el del poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo presentó a la AC la propuesta inicial, después de la cual podrá ejecutar la implementación.
- (c) Enmiendas requeridas por esta RAC. La AC puede enmendar el programa de seguridad del poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo si lo
- CAPITULO 3 REQUERIMIENTOS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**
- MRAC-17.155 Áreas o zonas de seguridad**
- (a) El operador del aeropuerto, debe establecer en el PSA descrito en la [MRAC-17.125](#) las ZSR.
- (b) El operador del aeropuerto, debe prevenir y detectar el ingreso no autorizado, presencia y movimiento de personas o vehículos dentro de las ZSR, por lo que debe establecer y aplicar:
- (1) Sistemas, medidas de seguridad y procedimientos para el control de ingreso a las áreas o zonas de seguridad del aeropuerto, de conformidad con lo establecido en la [MRAC-17.165](#).
- (2) Sistema de registro de aquellas personas y vehículos autorizados para ingresar y un método para diferenciar entre las personas autorizadas para tener acceso parcial y las personas autorizadas para acceder a la totalidad de las ZSR.
- (3) Control del movimiento de personas, vehículos y equipos terrestres dentro de cada área de operaciones, observando el cumplimiento de la utilización visible de credencial de identificación.
- (4) Mecanismos para la detección, así como la respuesta inmediata, ante intentos, presencia o movimiento de ingreso a las zonas de seguridad por parte de individuos no autorizados según el PSA.
- (5) Identificación del personal mediante un sistema de identificación que asegure que toda persona que desee ingresar a las zonas de seguridad, debe ser sujeta a la verificación de

antecedentes dispuesta en la [MRAC-17.170](#).

- (6) Entrenamiento de cada persona y proveerle la información de seguridad, previa al otorgamiento de la identificación de ingreso a las ZSR según lo descrito en el MRAC 17.30 (a, 17) y [MRAC 17.170 \(b y c\)](#).
- (7) Procedimientos para la ubicación de avisos en los puntos de acceso a las ZSR, así como en los perímetros aeroportuarios con tendientes a prevenir el ingreso no autorizado.

MRAC-17.160 Área de portación del credencial del aeropuerto

El operador del aeropuerto debe determinar en su PSA cuales son las áreas en que es obligatoria la portación visible de la identificación descrita en la [RAC-17.170](#).

MRAC-17.165 Sistemas de controles de acceso

- (a) El operador del aeropuerto, debe asegurar que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica este controlado y se realicen inspecciones para prevenir el ingreso de personas y vehículos no autorizadas y la introducción de artículos prohibidos.
- (b) El operador del aeropuerto, debe establecer las ZSR basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realice las autoridades competentes.
- (c) El operador del aeropuerto, debe establecer en su PSA, un sistema, método o procedimiento que cumpla con los requerimientos especificados en esta sección, para controlar, inspeccionar e identificar el acceso de personas y vehículos, para impedirle el acceso no autorizado a la parte aeronáutica y/o las ZSR. Se debe verificar la identidad en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y las ZSR.
- (d) El sistema, método o procedimiento de control de acceso, debe asegurar:

(1) Que sólo aquellas personas autorizadas mediante el sistema de identificaciones desarrollado por el operador del aeropuerto e incluido en el PSA tengan acceso a las ZSR y debe proveer medios específicos que aseguren que dicho acceso sea negado inmediatamente en los puntos de ingreso a aquellas personas cuya autorización de acceso hubiera caducado o cambiado.

(2) los medios para diferenciar entre personas autorizadas a tener acceso a la zona pública controlada y las autorizadas para tener acceso a la totalidad de la ZSR.

(3) Métodos para mantener registros de aquellos individuos a los cuales a limitado o negado el ingreso con hora y fecha.

(e) Los sistemas de control de acceso y circulación de personas y vehículos en áreas públicas y restringidas, podrían ser reforzadas por un sistema de circuito cerrado de televisión CCTV, mismo, que debe ser controlado permanentemente desde un centro de control de seguridad. [\(Ver CCA 17.165 \(f\)\)](#)

(f) Una descripción de los procedimientos de respuesta deben ser incluida en el programa de seguridad, cuando el centro de control de seguridad haya detectado la intrusión o intento de ingreso.

(g) El operador del aeropuerto debe asegurar que, las personas que no sean pasajeros a las que se otorga acceso a ZSR por medio de una identificación permanente o temporal, sean objeto del cotejo del identificación con el portador, así como que los artículos que porten sean inspeccionados según los procedimientos del PSA.

(h) El operador del aeropuerto debe velar por la eficacia de cada uno de los controles e inspecciones de seguridad, evaluándolos y considerando su función

en la actuación general de los sistemas de seguridad.

- (i) El operador del aeropuerto en coordinación con los oficiales de cumplimiento de la ley y la AC debe asegurar que se establezcan medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos a escala nacional y local llevadas a cabo por las entidades competentes.
- (j) El operador del aeropuerto en coordinación con los oficiales de cumplimiento de la ley y la AC debe disponer de medidas de seguridad en la parte pública y se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades que están definidas en el PNSAC.

MRAC-17.170 Sistemas de identificación

- (a) El operador del aeropuerto debe verificar que toda persona que pretenda el acceso a las ZSR debe portar permanentemente y en forma visible una credencial, o identificación de acceso aeroportuario, según lo dispuesto en el PSA.
- (b) El operador del aeropuerto no debe emitir una credencial o identificación a ninguna persona sin escolta para ingresar a las ZSR, a no ser que la persona haya completado satisfactoriamente el entrenamiento referente al uso de identificación aeroportuaria y se haya realizado la verificación de antecedentes. Esta verificación se debe realizar anualmente. ([Ver CCA-17.170 \(b\)](#)).
- (c) El PSA debe establecer el método de instrucción de los solicitantes de credenciales de identificación permanentes. Este método debe ser antes de obtener la identificación por primera vez y cada vez que renueve esta identificación, a efecto de proveer a los participantes la oportunidad de formular

preguntas e incluir, al menos, los siguientes tópicos:

- (1) Descripción del uso de la identificación o la identificación de acceso a las ZSR debidamente aprobadas por el aeropuerto.
 - (2) Procedimientos para solicitar una credencial o identificación de acceso aeroportuario.
 - (3) Restricciones sobre la divulgación de información concerniente a un acto ilícito contra la Aviación Civil, si dicha información perjudica la seguridad de la aviación civil.
 - (4) Prohibición de divulgar información referente al sistema de seguridad de ningún aeropuerto o de sus operadores aéreos.
 - (5) Cualquier otro tema que se incluya en el PSA, o que la AC considere necesario.
- (d) Ninguna persona puede utilizar una credencial o identificación de ingreso a las ZSR que no haya sido emitida por el operador del aeropuerto salvo lo dispuesto en la [MRAC 17.010](#).
 - (e) El operador del aeropuerto debe mantener un registro de todo entrenamiento dado a cada persona a quien se le emite una credencial o identificación de acceso aeroportuario a ZSR, hasta 180 días después de la finalización de los privilegios de acceso permanente para esa persona finalizada la situación que permitía su ostentación.
 - (f) El operador del aeropuerto debe llevar un registro de las personas que recibieron el entrenamiento, este debe estar a disposición de los inspectores de la Unidad AVSEC, y el personal autorizado por la AC, cuando estos lo requieran, asimismo, los inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la AC tendrán la autoridad para realizar las evaluaciones de las solicitudes de identificaciones y verificaciones de antecedentes de los solicitantes.

- (g) Contenidos mínimos de la identificación. La identificación debe contener al menos la siguiente información:
- (1) Número consecutivo de serie
 - (2) Fotografía.
 - (3) Nombre completo.
 - (4) Empleador.
 - (5) Numero de identificación personal.
 - (6) Áreas autorizadas. Con una fuente mayor a la del nombre que sea visible sin ningún problema a 2 metros de distancia
 - (7) Fecha de vencimiento. Con una fuente mayor a la del nombre que sea visible sin ningún problema a 2 metros de distancia
 - (8) Firma del Responsable del operador del aeropuerto quien autorizo la emisión de la credencial.
- (h) La credencial debe ser de tamaño apropiado para que su contenido sea fácilmente observable, de conformidad con los criterios establecidos por la AC.
- (i) El operador del aeropuerto debe incluir en el PSA, un procedimiento para asegurar contabilidad apropiada de lo siguiente:
- (1) Cantidad de identificaciones emitidas.
 - (2) Devolución de identificaciones vencidas.
 - (3) Reporte de las identificaciones perdidas o robadas y de las que no se puedan dar cuenta.
 - (4) Asegurar el almacenamiento de identificación aun no otorgadas.
 - (5) Asegurar que solo se emita una credencial a la vez a una misma persona.
- (j) Sistema de vigencia y de remisión de identificación.
- (1) Las identificaciones permanentes no pueden tener una vigencia mayor a los 12 meses. Al finalizar se debe realizar una nueva verificación de antecedentes y se emitirá una nueva credencial.
 - (2) El operador del aeropuerto debe realizar auditorias permanentes para conocer en todo momento el porcentaje de identificación. En caso de las identificaciones perdidas, extraviadas y de las que no se puedan dar cuenta, alcance el 4% del total de identificaciones emitidas, el operador del aeropuerto debe programar una revalidación o una nueva emisión de todas las identificaciones activas con un diseño diferente del anterior credencial, según lo dispuesto por la AC y retirar de circulación aquellas identificaciones que no estén vigentes.
- (k) Permisos temporales. El operador del aeropuerto de acuerdo con el PSA puede emitir permisos a personas que requieran ingresar en forma temporal a las áreas o zonas de seguridad del aeropuerto. El permiso debe:
- (1) Ser autorizado por un tiempo limite.
 - (2) Ser distinto a cualquier otro medio de identificación y mostrar claramente la fecha de expiración.
 - (3) Cumplir con los requerimientos establecidos en la [MRAC-17.165](#) y la [MRAC-17.170 \(g\) \(2\) al \(7\)](#)
 - (4) Estar escoltado en todo momento por un portador de credencial o identificación permanente
 - (5) Ser emitido solamente a aquellas personas que el PSA aprobado por la AC considere.
- (l) El operador del aeropuerto debe establecer procedimientos y mecanismos para recuperar las identificaciones

permanentes o permisos temporales, de personas o vehículos emitidos, cuyos titulares no realicen labores en el aeropuerto.

- (m) El solicitante debe sufragar los costos de confección del credencial o permiso, que se definen de acuerdo a los dispositivos de seguridad que estos contengan. Este costo debe ser consignado y detallado en el PSA.
- (n) Cuando el portador de un gafete infrinja lo dispuesto en el reglamento para la emisión de credenciales del aeropuerto, o cuando se lo considere necesario, el operador del aeropuerto o la AC puede disponer la realización de un refrescamiento de entrenamiento descrito en la [MRAC 17.170 \(c\)](#). De la misma manera, se procederá cuando una persona física infrinja por primera vez alguna (s) disposición (es) de esta MRAC o una disposición administrativa vinculante con esta MRAC. De existir una segunda ocasión, se procederá de acuerdo con lo dispuesto por el reglamento de emisión de estas credenciales.
- (o) Permisos para vehículos. El operador del aeropuerto debe establecer en el PSA los procedimientos específicos para la aprobación y emisión de permisos para aquellos vehículos que requieran ingresar a las ZSR del aeropuerto. El procedimiento debe incluir:
 - (1) Vigencia de los permisos.
 - (2) Cumplir con la [MRAC 17.170 \(g\) a la \(i\)](#).
- (p) El operador del aeropuerto debe asegurar que, en las ZSR, se supervise la circulación de personas hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado.
- (q) El portador de un gafete emitida por el operador del aeropuerto debe estar en la obligación de notificar al oficial de cumplimiento de ley y la AC cualquier incumplimiento a este RAC o normativa nacional.

MRAC-17.175 Entrenamiento

- (a) El operador del aeropuerto, así como el personal descrito en la [MRAC-17.180](#), debe presentar a la AC un programa de entrenamiento sobre seguridad aeroportuaria. El personal de seguridad que trabaje en el aeropuerto, debe cumplir como mínimo con el entrenamiento básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), desarrollado por la AC, así mismo el instituto o los instructores deben ser certificados, aceptados y aprobados por la AC.
- (b) El operador del aeropuerto, así como el personal descrito en la [MRAC-17.180](#), debe asegurar que, el personal que desempeñará tareas de controles de seguridad, inspección física de seguridad de pasajeros y equipaje de mano, de bodega, carga y correo posea todos los requisitos y habilidades requeridas para desempeñar esas funciones de conformidad con la legislación y normativa nacional, por lo tanto deben obtener una instrucción en aula mínima de 40 horas teóricas, correspondientes al curso mencionado en el inciso anterior y 28 horas de instrucción práctica en el puesto de trabajo que debe registrarse en la CCA 17.175(b)). El instructor o instituto certificado por la AC responsable de la instrucción, debe realizar un informe complementario al registro de la instrucción práctica en el puesto de trabajo llevado a cabo por el oficial, indicando que este personal esta calificado para desempeñar estas tareas
- (c) El operador del aeropuerto, así como la autoridad escrita en la [RAC-17.180](#), deben asegurarse que el personal, que prevé emplear para desempeñar tareas de operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas, tenga aprobado el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC) y obtenga una instrucción para la utilización de los equipos de inspección o sistemas de inspección de artículo y personas que vaya a operar, mínima de 32 horas entre teoría y sesiones de laboratorio (ambiente controlado) y 24 horas de instrucción

- practica en el puesto de trabajo como lo establece la CCA 17.175(b). El instructor, evaluador acreditado o instituto certificado por la AC, debe realizar un informe complementario al registro de la instrucción práctica en el puesto de trabajo llevado a cabo por el oficial, indicando que este personal esta calificado para desempeñar estas tareas.
- (d) Excepcionalmente el operador del aeropuerto, así como la autoridad descrita en la MRAC-17.180 pueden utilizar a una persona, que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), desarrollado por la AC, para llevar a cabo funciones de seguridad durante su entrenamiento práctico bajo una supervisión minuciosa, tomando en cuenta que dicha persona no puede tomar decisiones como tampoco ingresar solo a una ZSR o a las aeronaves sujetas a inspección o verificación de seguridad.
- (e) El operador del aeropuerto, así como el personal descrito en la [MRAC-17.180](#), no pueden permitir a ninguna persona efectuar labores de revisiones e inspecciones de seguridad, a menos que esté al día con la certificación emitida por la AC.
- (f) Los entrenamientos recurrentes para los cursos básicos, incluirán como mínimo, el manejo de detectores de metales, inspección física de pasajeros y equipajes y el reconocimiento de armas, explosivos, incendiarios y otros objetos no autorizados que afecten la seguridad, requiriendo 20 horas teóricas. Estos entrenamientos se darán cada 12 meses y deben ser impartidos por un instituto o instructores certificados por la AC.
- (g) El entrenamiento recurrente para el curso de operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de equipos y personas, requerirá de 16 horas teóricas y de laboratorio (ambiente controlado) con aquellos equipos para los cuales este habilitado. El entrenamiento recurrente se dará cada 12 meses y
- debe ser impartido por un instituto o instructores certificados por la AC.
- (h) La AC desarrollará, actualizará regularmente y distribuirá a los instructores o institutos certificados los contenidos de estos cursos de acuerdo al PNISAC, las pruebas de verificación de conocimientos de estos cursos serán aplicadas por los instructores certificados por la AC o por los inspectores de la Unidad AVSEC, de acuerdo a los contenidos de los cursos aprobados por la AC.
- (i) Si el operador del aeropuerto decide utilizar un servicio de empresas de seguridad privada para complementar las labores del personal descrito en la [RAC-17.180](#), debe presentar por escrito a la AC, constancia del cumplimiento del entrenamiento requerido en los párrafos (a), (b) y (c) de esta sección, de toda persona que vaya a ser empleada para desempeñar las tareas de seguridad aeroportuaria establecidas en esta regulación.
- (j) De contarse con el servicio descrito en el párrafo h) anterior, el operador del aeropuerto será el responsable directo del cumplimiento de todos los requerimientos de esta regulación.

MRAC-17.180 Oficiales de cumplimiento de la ley y oficiales de servicio de seguridad privada.

- (a) El operador del aeropuerto debe asegurar que se provea el número suficiente y de manera adecuada del personal para realizar las labores de seguridad de aeropuerto, para apoyar:
- (1) El Programa de Seguridad, y
 - (2) Las inspecciones de pasajeros requeridas por esta MRAC.
 - (3) Las inspecciones de las personas y vehículos con identificación de ingreso a las ZSR.

- (b) El operador del aeropuerto, debe asegurar la disponibilidad del personal de seguridad aeroportuaria para operaciones de inspección de pasajeros, equipajes, carga y correo, quienes además, son los encargados de responder ante un incidente de seguridad o a requerimiento del operador aéreo nacional o extranjero, debiendo verificar que dichos procedimientos sean provistos de la manera adecuada.
- (c) La AC, así como el operador del aeropuerto, no deben permitir que este personal realice funciones AVSEC, a no ser que:
- (1) Sea fácilmente identificable por el uniforme, que porta visiblemente una insignia, credencial de identificación emitida por el aeropuerto;
 - (2) Haya completado un programa de entrenamiento que cumpla con los parámetros para el desempeño de funciones AVSEC y haya aprobado el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), desarrollado por la AC o cualquier otro entrenamiento de instrucción aprobado o aceptado por la AC, así mismo el instituto o los instructores deben ser certificados, aceptados y aprobados por la AC.
- (d) Los oficiales del cumplimiento de la ley, mientras estén en servicio en el aeropuerto, deben tener la potestad para privar de libertad o cuando se cometan las siguientes violaciones a las Leyes del Estado:
- (1) Un delito común. o
 - (2) Un delito grave, cuando el oficial de seguridad aeroportuaria tiene razones para creer que el sospechoso lo ha cometido.
 - (3) Faltas y contravenciones de la seguridad ciudadana y la seguridad aeroportuaria.
- (e) El personal de cumplimiento de la ley debe incluir en su programa de entrenamiento requerido por el párrafo [MRAC-17-180 \(c\) \(2\)](#). de esta sección lo siguiente::
- (1) El uso de armas de fuego.
 - (2) El trato cortés y eficiente a personas sujetas a inspecciones de seguridad, así como en los casos de detención, investigación, privación de libertad y otras actividades de seguridad.
 - (3) Las responsabilidades de un individuo de la Seguridad Aeroportuaria bajo el PSA del operador del aeropuerto;
 - (4) Cualquier otra materia o tópico que la AC considere necesaria.
- (f) La entidad encargada del cumplimiento de la ley, a través de sus Jefaturas en cada aeropuerto, debe ser:
- (1) La fuerza principal dentro de las autoridades competentes en los aeropuertos, tanto en la parte pública como en la parte aeronáutica, como organismo encargado del mantenimiento del orden público y de intervenir ante actos delictivos comunes o auxiliar en los actos de interferencia ilícita.
 - (2) Parte del Comité AVSEC y tiene como tarea principal la seguridad de toda la parte pública y ZSR, mediante sus sistemas de seguridad aeroportuaria, haciendo cumplir las reglamentaciones aeroportuarias e inspección de seguridad de pasajeros y equipajes en los puntos de control de seguridad de las áreas estériles en coordinación con el operador del aeropuerto.
 - (3) El responsable de las funciones y actividades de seguridad en los aeropuertos. Las responsabilidades específicas en materia de seguridad aeroportuaria son las siguientes:
 - (i) Prevención y atención de delitos comunes en instalaciones que prestan servicios a la aviación civil.

- (ii) Vigilancia y patrullaje de rutina de todas las áreas públicas e inspección de las ZSR, esto se realizará en conjunto con personal del operador del aeropuerto que tenga funciones de seguridad.
 - (iii) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen, para descubrir personas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.
 - (iv) Participación en Planes de Contingencia en coordinación con otras autoridades competentes asignadas a los aeropuertos y el operador del aeropuerto.
 - (v) Asistencia a los especialistas y fuerzas especializadas en antiterrorismo, intervención armada, negociación de rehenes y eliminación de artefactos explosivos en coordinación con otras autoridades competentes.
 - (vi) Asistencia a los grupos de respuesta rápida ante incidentes graves, en los aeropuertos en coordinación con otras autoridades competentes.
- (4) Las normas y procedimientos sobre sus funciones estarán incorporados en sus manuales de funciones y procedimientos de las Jefaturas de Seguridad Aeroportuaria, debidamente aprobado por la AC y que se en la parte correspondiente del PSA.

MRAC-17.185 Registros de respuesta de oficiales de seguridad aeroportuaria

[\(Ver CCA 17.185\)](#)

- (a) El operador del aeropuerto debe asegurarse que:
 - (1) Se realice un registro de cada objeto decomisado en los puntos de inspección de seguridad, de acuerdo con la lista de artículos prohibidos definida por la AC, así como el respectivo traslado de esos objetos a una bodega bajo su control o el traslado de estos objetos a otras autoridades competentes.
 - (2) El registro debe ser archivado por un tiempo mínimo de 12 meses.
 - (3) El registro estará a disposición de la AC, cuando esta autoridad o sus inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la AC, así lo soliciten.
- (b) La información desarrollada en respuesta al párrafo (a) de esta sección, debe incluir como mínimo lo siguiente:
- (1) El número y tipo de armas de fuego, explosivos, sustancias incendiarias, armas y otros objetos punzantes o cortantes de cualquier tamaño, forma o material u objetos contundentes, descubiertos durante el proceso de revisión en los puntos de seguridad y el método de detección de cada uno.
 - (2) El número de veces que existieron intentos de acceso no autorizado a las ZSR y de actos o intentos de interferencia ilícita.
 - (3) El número de amenazas de bomba recibidas, sean estas bombas reales o simuladas, encontradas o no y detonaciones reales en el aeropuerto.
 - (4) El número de detenciones y arrestos, nombre, dirección y la disposición de cada persona detenida o arrestada.
 - (5) Identificación de la aeronave, vuelo, el operador aéreo, nacional o extranjero, en el que estaba o suponía viajar el (los) pasajeros bajo custodia administrativa o judicial.
- (c) Toda la información de los párrafos (a) y (b), será enviada mensualmente a la AC para su conocimiento.

MRAC-17.190 Inspección de seguridad para el ingreso a las ZSR

- (a) El operador del aeropuerto debe velar que toda persona que pretenda ingresar a una ZSR, debe someterse a una inspección de seguridad, así como sus artículos personales, de acuerdo con los procedimientos de seguridad aplicados al control de acceso de esa área, como establece la [MRAC-17.165](#), salvo lo dispuesto en el PNSAC sobre personalidades o autoridades competentes exentas de inspección de seguridad.
- (b) El operador del aeropuerto se debe asegurar que las mercancías y suministros que se introduzcan en las ZSR sean objeto de inspección.
- (c) El operador del aeropuerto se debe asegurar que los artículos considerados como prohibidos que se encuentren dentro de la lista emitida por la AC y que serán utilizados como herramientas de trabajo dentro de las ZSR, sean controlados y cuenten con un inventario, el cual debe estar disponible a inspecciones periódicas por parte de la AC.

MRAC-17.195 Inspección de pasajeros, equipaje, carga y correo

- (a) El operador del aeropuerto debe incluir en su PSA, las siguientes medidas:
 - (1) El operador del aeropuerto o el personal descrito en la [MRAC-17.180](#), está obligado a llevar a cabo una inspección de seguridad a los pasajeros de origen de las operaciones del transporte aéreo comercial y su equipaje de mano o propiedad accesible antes que se embarquen en una aeronave que salga de una ZSR, y a cualquier persona y sus objetos personales que ingrese a una ZSR, o a un punto de inspección de seguridad, dentro del aeropuerto, utilizando los procedimientos, las instalaciones y equipos descritos en el PSA, para prevenir e impedir el transporte a

bordo de las aeronaves, de cualquier arma, explosivo u otro artefacto, objeto o sustancia peligrosa, con el pasajero o persona, en su equipaje de mano o propiedad accesible.

- (2) El operador del aeropuerto y el personal descrito en la [MRAC-17.180](#), no pueden permitir el acceso a una ZSR; y en caso de tratarse de un pasajero, coordinar con el operador aéreo, nacional o extranjero, para no permitir el transporte, bajo las siguientes condiciones:
 - (i) Cualquier persona sin importar el rango, nivel o jerarquía, que no permita que se le realice una inspección de acuerdo al sistema establecido en el párrafo (a) de esta sección;
 - (ii) La propiedad privada de cualquier persona que no permita su inspección de acuerdo con el sistema establecido en el párrafo (a), (1) de esta sección.
 - (iii) En el caso de pasajeros con pasaporte diplomático vigente y cuyo rango este establecido en el PNSAC, serán tratados basándose en un procedimiento especial, de acuerdo al PSA, facilitando su acceso por los puntos de inspección de seguridad hasta su abordaje.

- (b) El operador del aeropuerto, en coordinación con el personal descrita en el [MRAC-17.180](#), debe asegurar que todos los pasajeros de las operaciones del transporte aéreo comercial que efectúen un trasbordo y sus equipajes de mano debe ser inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que la AC haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con otros Estados, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano haya sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado

- protegidos contra interferencia no autorizado, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque de la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo;
- (c) El operador del aeropuerto debe asegurar medidas para que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una ZSR o parte aeronáutica. Estos procedimientos y equipos deben estar descritos en su PSA, esto con el fin de prevenir el transporte a bordo de las aeronaves de cualquier arma, explosivo u otro artefacto, objeto o sustancia peligrosa, en el equipaje de bodega.
- (d) El operador del aeropuerto debe tener personal capacitado en los puntos de inspección de seguridad por los cuales es responsable, de acuerdo a lo establecido en su programa de seguridad. Los puntos de inspección de seguridad para acceso a la ZSR serán operados como mínimo por el siguiente personal:
- (1) Una persona certificada en cada equipo de rayos X,
 - (2) Una persona operadora del pórtico detector de metales y además equipado con un detector manual de metales,
 - (3) Una persona que efectúe inspecciones físicas del equipaje de mano y del pasajero, cuando así se requiera.
 - (4) Una persona oficial que coloque adecuadamente en la banda transportadora del equipo de rayos x.
 - (5) Un supervisor (a)
- (e) Se debe incluir personal de ambos géneros entrenado en cualquiera de las posiciones descritas en el párrafo (a), (b) y (c) de esta sección para fines de inspección física a otras personas del mismo género.
- (f) El operador del aeropuerto debe asegurarse que los pasajeros y su equipaje de mano que haya sido objeto de inspección de seguridad estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarque en una aeronave, si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otras personas que no han sido inspeccionadas, deben someterse a una inspección antes de embarcarse en una aeronave.
- (g) El operador del aeropuerto debe establecer medidas para las operaciones de tránsito a fin de proteger a los pasajeros en tránsito y a su equipaje de mano de interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad de las instalaciones del aeropuerto de tránsito.
- (h) El operador del aeropuerto debe proveer zonas de almacenamiento o bodegas seguras donde pueda guardarse el equipaje extraviado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo conforme a la legislación vigente. Este equipaje debe ser inspeccionado antes de guardarlo en las bodegas.
- (i) El operador del aeropuerto debe adoptar en coordinación con los oficiales de cumplimiento de la ley o los oficiales de seguridad aeroportuaria las medidas necesarias para asegurar que el equipaje no identificado quede en depósito en una zona protegida y aislada hasta el momento en que se verifique que no contiene ningún explosivo ni otros artefactos peligrosos mediante la aplicación de procedimientos y equipos apropiados por parte de las autoridades competentes.
- (j) El operador del aeropuerto en coordinación con el operador aéreo deben aplicar controles de seguridad apropiados, incluyendo la inspección, para la carga, las encomiendas de mensajerías, aprovisionamiento de abordó, los suministros de abordó, piezas de repuesto, carga por expreso y

el correo , durante el movimiento de estos en las instalaciones aeroportuarias, o en las de sus agentes acreditados, y definirá estos procedimientos en el PSA y el PSOA, conforme lo establece el PNCA

- (k) El operador del aeropuerto y el operador aéreo deben establecer inspecciones adicionales para los pasajeros, equipaje de mano, equipaje de bodega, carga y correo, según lo indicado en el PNSAC; estas inspecciones adicionales variarán de acuerdo al nivel de amenaza emitida por el Estado y deben estar escritas en el PSA.

MRAC-17.200 Utilización de equipos de inspección o de los sistemas de inspección de artículos y personas.

- (a) El operador del aeropuerto no puede utilizar un equipo de inspección o sistemas de inspección de artículos o personas , a menos que cumpla con:

(1) Previo al ingreso de este equipo al país se debe hacer la solicitud a la AC, incluyendo la información técnica generada por el fabricante, lo anterior con el propósito de comprobar que el equipo cumple con la regulación nacional establecida.

(2) La utilización de dispositivos especiales para realizar las pruebas de ensayo del equipo de inspección o sistemas de inspección cada vez que se enciende para su funcionamiento, este sistema de pruebas debe estar aprobado por la AC.

- (b) Cada 12 meses se debe realizar una prueba de radiación, para verificar que su funcionamiento cumple con los parámetros establecidos por el fabricante y cualquier otra normativa emitida por AC. La empresa, como el equipo que se utiliza para medir la radiación, debe ser aceptados o aprobados por la AC.

(1) Los registros se deben enviar a la AC, una vez se realicen las pruebas.

- (c) El operador del aeropuerto no puede utilizar un equipo de inspección o sistema de inspección de artículos y personas en forma inmediata después de que el equipo fue inicialmente instalado, o después que haya sido trasladado de un lugar a otro, hasta tanto no se le realice una prueba de ensayo para determinar la calibración establecida para estos equipos , demostrando que el sistema cumple con los parámetros de funcionamiento establecidos por el fabricante y aceptados por la AC.

- (d) El operador del aeropuerto no puede utilizar un equipo de inspección o sistema de inspección de artículos y personas que resulte con un reporte de discrepancia, defecto o modificación obligatoria emitida para ese equipo por la AC.

- (b) El operador del aeropuerto y , no puede utilizar un equipo de inspección o sistema de inspección de artículos y personas a no ser, que exista un letrero ubicado en un lugar visible del punto de inspección que advierta a los pasajeros que sus artículos serán inspeccionados mediante la tecnología que se va a utilizar, Los pasajeros pueden solicitar que su equipo pueda ser inspeccionado manualmente a fin de evitar su daño.

- (e)
(f) El operador del aeropuerto, debe mantener al menos una copia del registro de los resultados de las pruebas de ensayo o radiación más recientes, establecidas en los párrafos (a) y (b) de esta sección y debe tenerlos a disposición para inspección por parte de la Unidad AVSEC o el personal autorizado por la AC, en la oficina principal del operador del aeropuerto.

- (g) El operador del aeropuerto y el personal dispuesto en la [MRAC 17.180](#) deben asegurarse que toda persona que realiza funciones de inspección, que implique la interpretación de imágenes, realice una rotación después de haber estado durante 30 minutos continuos operando el equipo.. Esta persona no debe reanudar la misma tarea en un periodo mínimo de 60 minutos. Los lapsos de tiempo anunciados se basaran en el reloj

que tiene el equipo de inspección, este reloj se debe ajustar con la hora local. Cualquier falla se debe notificar inmediatamente a la AC. Lo anterior debe estar especificado en su PSA.

- (h) El tiempo máximo en el puesto de trabajo de un operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas, no debe exceder la jornada laboral establecida por la legislación pertinente del Estado.
- (i) El personal de seguridad, debe tener el descanso mínimo, después de cada jornada laboral, de acuerdo a lo dispuesto en la legislación pertinente del Estado.

MRAC-17.205 Personal operador de inspección de artículos y personas.

- (a) El operador del aeropuerto y el personal mencionado en la [MRAC-17.180](#), no debe seleccionar y emplear a persona alguna para realizar funciones de inspección, a no ser que esa persona posea:
 - (1) Certificado de aprobación del tercer ciclo de educación básica diversificada de secundaria o una experiencia de 3 años en labores de seguridad aeroportuarias y que la AC determine que la persona esta calificada para desarrollar las labores de su cargo.
 - (2) Aptitudes básicas y habilidades físicas incluyendo percepción de colores, agudeza visual y auditiva, coordinación física y aptitudes motoras que deben ser certificadas por un profesional médico especializado. ([Ver MRAC-17.055 \(b\)](#))
 - (3) La habilidad de leer, hablar y escribir español.
 - (4) Haya completado satisfactoriamente el entrenamiento inicial y especializado requerido y aprobado por la AC.

(5) Tener conocimiento básico del idioma inglés en forma oral.(preferiblemente).

- (b) El operador del aeropuerto y la entidad descrita en la [MRAC-17.180](#) debe asegurar que, el personal que se prevé emplear para desempeñar tareas de operador de equipos de inspección de seguridad de personas, equipaje de mano, de bodega, carga y correo cumpla con lo dispuesto en la [MRAC 17.175\(b\)](#).
- (c) El operador del aeropuerto, o el personal descrito en la [MRAC-17.180](#), no puede delegar funciones a una persona como operador de equipos de inspección, a no ser que esté certificado por la AC.
- (d) Excepcionalmente un operador del aeropuerto, o el personal descrito en la [MRAC-17.180](#), puede utilizar a una persona que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento teórico, en parte del trabajo para llevar a cabo funciones de seguridad durante su entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, bajo una supervisión minuciosa, tomando en cuenta que dicha persona no formula juicios independientes en el cumplimiento de sus funciones como operador de equipos de inspección.
- (e) El operador del aeropuerto debe mantener un registro de la información sobre entrenamiento del personal de revisión establecido en los párrafos (a), (b), (c) y (d) completos y actualizados.
- (f) El operador del aeropuerto, debe establecer los procedimientos de verificación de antecedentes del personal empleado y de las empresas que hayan subcontratado y que realice funciones relativas a controles e inspecciones de seguridad. Igualmente, deben mantener los registros de estas verificaciones de antecedentes a disposición de la AC. Estas verificaciones se deben realizar cada año, de previo a la emisión de una nueva credencial de acceso a una ZSR..

MRAC-17.210 Transporte de armas, artículos explosivos o incendiarios

(a) A excepción de lo descrito en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede portar o transportar explosivos, sustancias incendiarias, armas peligrosas o mortales u objetos punzantes o cortantes de ningún tamaño, forma o material u objetos contundentes, de acuerdo con la lista de artículos prohibidos establecida por el Estado, como pertenencias accesibles, cuando:

- (1) Se inicia la inspección de la persona o de sus pertenencias antes de ingresar a un ZSR;
- (2) Esté en una ZSR.
- (3) Se encuentre a bordo de la cabina de pasajeros de una aeronave.

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

- (1) Oficiales de cumplimiento de la ley que requieran portar armas de fuego mientras desarrollan sus funciones en los aeropuertos, siempre y cuando cuenten con la debida autorización o acreditación. No ingresaran a las aeronaves al menos que cuenten con la autorización del piloto al mando de esa aeronave.
- (2) Personal autorizado para portar armas, en cumplimiento con el [MRAC-17.290](#).
- (3) Personal de autoridades competentes, asignados a los aeropuertos, autorizado para portar un arma de reglamento en un ZSR bajo un PSA.

(c) El operador del aeropuerto debe asegurar que en el PSA cuente con un procedimiento escrito para garantizar que se notifique al piloto al mando la cantidad de personas armadas y la ubicación de sus asientos y que el mismo es aplicable a todas las entidades pertinentes.

CAPITULO 4 MEDIDAS DE CONTINGENCIA**MRAC-17.215 Planes de contingencia**

(a) El operador del aeropuerto debe adoptar Planes de Contingencia según lo dispuesto en la [MRAC 17.130 \(a.7\)](#), que respondan a todo incidente o emergencia relacionado con la seguridad de la aviación, los cuales deben:

- (1) Establecer, implementar y asignar recursos para salvaguardar a la aviación civil.
- (2) Conducir revisiones y ejercicios de estos Planes de Contingencia, incluyendo al personal que tiene responsabilidades bajo dichos planes. Lo anterior se debe cumplir de la siguiente manera:
 - (i) Un ejercicio a escala real cada 24 meses.
 - (ii) Un ejercicio parcial o de mesa cada 12 meses.
- (3) Asegurarse de que las partes involucradas en los Planes de Contingencia conocen sus responsabilidades, se encuentren capacitados y manejan toda la información contenida en ellos, la cuál debe de ser actual y fehaciente.

(b) En los planes de contingencia debe estar establecido por escrito que según el nivel de amenaza se modificara la sensibilidad del equipo de inspección de seguridad, esto aplica a también a los operadores aéreos.

MRAC-17.220 Directivas de seguridad y circulares de asesoramiento

(a) El operador del aeropuerto por medio de la AC puede recibir directivas de seguridad y circulares de asesoramiento para notificar situaciones que requieran atención de seguridad. Cuando la AC determine que medidas adicionales de seguridad son necesarias para responder a amenazas percibidas o específicas

- contra la aviación civil, emitirá directivas de seguridad que serán medidas de cumplimiento obligatorio.
- (b) El operador del aeropuerto debe cumplir con cada directiva de seguridad en el tiempo establecido.
- (c) El operador del aeropuerto que recibe una directiva de seguridad debe:
- (1) Acusar recibo a la AC dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad.
 - (2) Dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad, el operador debe especificar en su PSA el mecanismo para la implementación de las medidas a cumplir en la directiva de seguridad.
- (d) En caso de que el operador del aeropuerto no pueda implementar medidas en atención a una directiva de seguridad este deberá enviar métodos alternativos de cumplimiento a la AC dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad quien podrá aceptar o rechazar los métodos alternativos. El operador del aeropuerto podrá implementar el método alternativo siempre y cuando haya sido aprobado por la AC.
- (e) El operador del aeropuerto debe enviar a la AC comentarios, argumentos e información para retroalimentar las directivas de seguridad. La AC puede enmendar una directiva de seguridad o circular de asesoramiento con la información recibida. No obstante, lo antes indicado, no modifica la fecha de efectividad de la directiva de seguridad.
- (f) El operador del aeropuerto debe:
- (1) Restringir el acceso o uso de la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento, únicamente a aquellas personas que operacionalmente requieren conocer sobre las medidas o información contenida en las mismas.

- (2) Negarse a entregar la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento a aquellas personas distintas a las descritas en el (f) (1) anterior, sin el consentimiento escrito de la AC.

MRAC-17.225 Avisos públicos

El operador del aeropuerto en coordinación con la AC colocará y mantendrá avisos de información sobre medidas de seguridad de la aviación en las áreas públicas y en las ZSR. Esta información de seguridad podrá ser complementada por medio del uso de sistemas tecnológicos y deberá ser colocada de manera específica en el PSA y por el periodo definido por la AC. Las leyes que aparezcan en estos avisos deben ser nacionales, para el caso de operadores extranjeros podrían ir las leyes del Estado de bandera de la aeronave, esta rotulación debe incorporadas en el PSOA aprobado por la AC.

MRAC-17.230 Manejo de incidentes y amenazas

- (a) El operador del aeropuerto debe establecer una coordinación con las autoridades competentes y adoptar:
- (1) Procedimientos para evaluar amenazas de bombas, toma de rehenes, amenazas de sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves, y otros actos de interferencia ilícita contra la aviación civil de conformidad con el plan de contingencia.
 - (2) Mecanismos para responder efectivamente a los actos de interferencia ilícita que se den en el aeropuerto o que puedan afectar la operación normal del aeropuerto.
 - (3) Medidas cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para protegerla, si todavía está en tierra, y notificar a los servicios de tránsito aéreo de los

- Estados pertinentes, si la aeronave ha despegado.
- (4) Medidas de notificación a las autoridades competentes sobre la llegada de una aeronave que se encuentren en vuelo que sufra un acto de interferencia ilícita.
- (5) Medidas cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para que se inspeccione la aeronave por los organismos especializados establecidos en el PNSAC y en coordinación de la AC, en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos..
- (6) Medidas para investigar, volver inofensivos y/o eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en el aeropuerto.
- (7) Medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras esta se encuentre en tierra, hasta que puedan continuar su viaje.
- (8) Las medidas que considere factibles para asegurarse de que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que estas medidas tengan presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. Asimismo, se reconocerá la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde se encuentre la aeronave y el Estado del operador de dicha aeronave, así mismo la notificación a los Estados de destino supuestos o declarados.
- (b) Además, en forma inmediata, que reciba, directa o indirectamente, una amenaza descrita en el subpárrafo (a), debe:
- (i) Evaluar la amenaza según el PSA y el plan de contingencias.
- (ii) Iniciar las acciones apropiadas descritas en el plan de contingencias.
- (iii) Notificar inmediatamente a la AC sobre el acto, o actos sospechados de interferencia ilícita contra la aviación civil, incluyendo amenazas de bomba a aeronaves o instalaciones aeroportuarias.

**SUBPARTE D SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO, EMPRESAS DE SEGURIDAD,
EMPRESAS DE ASISTENCIA EN TIERRA, AGENTES ACREDITADOS Y POSEEDORES DE
ACUERDOS DE ÁREAS DE USO EXCLUSIVO.**

CAPITULO 1 GENERALIDADES

MRAC-17.235 Aplicabilidad

(a) Esta parte establece los requerimientos de seguridad que rigen para el operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados, poseedores de un CO y de acuerdos de áreas de uso exclusivo en las siguientes modalidades:

- (1) Operador aéreo, nacional y extranjero, en operaciones programadas/regulares y no programadas/no regulares de pasajeros, carga y correo, en vuelos locales e internacionales.
- (2) Cada persona a bordo de una aeronave operada por un operador aéreo según el párrafo (a), (1) de esta sección.
- (3) Las operaciones con vuelos cargueros de operadores nacionales o extranjeros.
- (4) Toda empresa privada que preste o provea servicios de seguridad a terceros dentro de las instalaciones aeroportuarias o fuera de ellas en materia AVSEC.
- (5) Toda empresa privada que preste o provea servicios de asistencia en tierra a terceros dentro de las instalaciones aeroportuarias.
- (6) Todo agente acreditado que preste o provea servicios de manejo de carga y correo a un operador aéreo dentro o fuera de las instalaciones aeroportuarias.
- (7) Todo poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo que dada su operación o ubicación, requiere

establecer un acuerdo de uso de área exclusiva.

- (8) Toda empresa privada poseedora de un Certificado Operativo que brinde servicios de abastecimiento a las aeronaves.
- (b) Todo operador que realice operaciones de la aviación general, incluidas las de la aviación para empresas, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5 700 kg. Según lo requerido por la AC después de un análisis de riesgo.
- (c) Cada empresa que realice operaciones de trabajos aéreos, según lo requerido por la AC después de un análisis de riesgo.
- (d) Las operaciones no regulares debe presentar un programa de seguridad a solicitud de la AC.

CAPITULO 2 PROGRAMA DE SEGURIDAD

MRAC-17.240 Adopción e implementación

- (a) El operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra agentes acreditados y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe adoptar y cumplir con un programa de seguridad que describa los procedimientos de controles de acceso, inspección de seguridad de pasajeros, inspección de equipajes, inspección y verificación de seguridad de la aeronave así como la carga transportada.
- (b) El programa de seguridad debe garantizar que todo el personal involucrado con la seguridad esté familiarizado y cumpla con los requerimientos pertinentes.

MRAC-17.245 Forma, contenido, y aplicación

[\(Ver CCA 17.245\)](#)

(a) **Requerimientos Generales.** El programa de seguridad del operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben:

- (1) Proporcionar la seguridad a las personas y propiedades por parte del operador aéreo contra actos de interferencia ilícita, actos criminales, transporte no autorizado de armas, explosivos, materiales incendiarios, otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos a bordo de la aeronave.
- (2) Estar en forma escrita y/o electrónica, en idioma español y firmado por el representante de la empresa. .
- (3) Ser redactado en forma sencilla para que facilite el uso y revisión del mismo, así también debe mantenerse actualizado.
- (4) Tener fecha de aprobación inicial o aprobación de la última revisión de cada página o parte del programa de seguridad, incluyendo una página de registros de revisiones.
- (5) Garantizar que el programa de seguridad y sus revisiones no contravengan ninguna norma de ésta MRAC.
- (6) Incorporar todas las revisiones o enmiendas requeridas por la AC o enmiendas a esta MRAC, orientadas a garantizar la seguridad de la aviación.
- (7) Haber sido aprobado por la AC.
- (8) Debe cumplir con lo requerido en el PNSAC.

(b) **Disponibilidad.** El operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados

y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben:

- (1) Mantener por lo menos una copia completa del programa de seguridad aprobado en su oficina central;
 - (2) Mantener una copia completa del programa de seguridad aprobado en las oficinas en el aeropuerto en que presta servicios; de tratarse de una versión electrónica, este programa debe estar accesible al personal de todos los niveles jerárquicos que requieran su consulta.
 - (3) Tener el programa de seguridad tanto en el aeropuerto como en la oficina del operador disponible para su revisión, ante requerimiento de cualquier Inspector de la Unidad AVSEC o el personal autorizado por la AC.
 - (4) Restringir la distribución, disponibilidad o revelar cualquier información contenida en el programa de seguridad, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él. Cualquier solicitud de dicha información por parte de personas ajenas, debe ser referida a la AC.
 - (5) Llevar una lista o control maestro de la distribución del programa de seguridad existente o las partes que han sido distribuidas.
 - (6) Garantizar que el programa se revise y enmiende de modo que las instrucciones e información contenida en el mismo, se mantengan actualizadas. También debe garantizar que el personal o entidad responsable que posea un programa o una parte de este, reciban las revisiones aprobadas.
- (c) **Contenido.** El programa de seguridad requerido en la [MRAC-17.240](#), debe incluir pero sin limitarse a:
- (1) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para ejecutar las

- funciones de inspección de personas y sus propiedades, según lo especificado en la [MRAC-17.255](#).
- (2) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos de la [MRAC-17.260](#), en relación con la inspección del equipaje de bodega de origen y transbordo.
- (3) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos de la [MRAC-17.265](#), en relación con la aceptación e inspección de la carga aérea.
- (4) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos de la [MRAC-17.270](#), en relación con el uso de dispositivos para la detección de metales.
- (5) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos de la [MRAC-17.275](#), con relación al uso de los sistemas de inspección.
- (6) Procedimientos para cumplir con los requerimientos de la [MRAC-17.280](#), en relación con la regulación, selección y reclutamiento del personal de inspección.
- (7) Los requerimientos de la [MRAC-17.285](#), concernientes a las responsabilidades de los coordinadores de seguridad del operador aéreo, empresa de seguridad y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo. Los nombres de los Coordinadores y los mecanismos para contactarlos durante las 24 horas del día.
- (8) Procedimientos para cumplir con la [MRAC-17.290](#) referentes al transporte de armas y oficiales de cumplimiento de la Ley que viajen armados y mantener la seguridad y orden durante el vuelo.
- (9) Procedimientos para cumplir con la [MRAC-17.295](#) referentes al transporte de pasajeros bajo control administrativo o judicial de oficiales de cumplimiento de la Ley que estén en posesión de un arma y mantener la seguridad y orden durante el vuelo.
- (10) Procedimientos para cumplir con los requerimientos de la [MRAC-17.300](#), en relación con la seguridad de las aeronaves e instalaciones.
- (11) Los acuerdos de uso de las áreas exclusivas que tenga con el operador del aeropuerto, así como las limitaciones y condiciones de acuerdo con la [MRAC-17.305](#).
- (12) Procedimientos para cumplir con los requerimientos sobre la verificación de antecedentes de personas
- (13) Procedimientos para cumplir con los requerimientos de la [MRAC-17.310](#), referentes al sistema de identificación del personal del operador aéreo, empresas de seguridad agente acreditado y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo.
- (14) El plan de entrenamiento a ser utilizados para cumplir con los requerimientos de la [MRAC-17.315](#) y de la [MRAC-17.320](#).
- (15) Los planes de contingencia según lo especificado en la [MRAC-17.325](#).
- (16) Procedimientos para cumplir con los requerimientos de la [MRAC-17.330](#) referente a las amenazas de artefacto explosivo y apoderamiento ilícito.
- (17) Medidas o procedimientos para la protección de documentos de vuelo (tarjetas de embarque, boletos, colillas de equipaje).
- (18) Criterios de participación de códigos compartidos cuando aplique y especificar los acuerdos de colaboración con otros operadores aéreos.

- (19) Procedimientos de control de calidad que incluya auditorías, inspecciones, estudios y pruebas de seguridad.
- (d) Los poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, empresas de asistencia en tierra, empresas de seguridad y agentes acreditados, deben desarrollar en su programa los contenidos de la MRAC 17.245 (c), de acuerdo con su participación dentro del sistema de seguridad..
- (b) Enmiendas propuestas por el operador aéreo, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados, empresa de seguridad y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo.
- (1) La entidad interesada debe gestionar la aprobación de la enmienda requerida por su programa por lo menos con 15 días calendario antes de su implementación, presentando en forma escrita su solicitud ante la AC,

MRAC-17.250 Aprobación y enmiendas

- (a) Aprobación Inicial del PSOA.
- (1) El operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad, deben remitir el programa propuesto a la AC, por lo menos con 60 días previo su inicio de operaciones o en forma conjunta con los tiempos estipulados en los sus procesos de certificación de la AC.
- (2) El operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe esperar la notificación por escrito de la AC de la aprobación o las discrepancias encontradas al programa, dentro de los 30 días calendario después de que se presentó a la AC la propuesta inicial o de acuerdo a los tiempos establecidos en los procesos de certificación..
- (3) El operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben remitir a la AC en un plazo de 15 días calendario el programa de seguridad corregido, después de haber recibido las observaciones.
- (2) Una vez recibida por parte de la AC la notificación escrita de la aprobación de la enmienda, dentro de los 8 días calendario después de que se presentó la solicitud inicial, se podrá ejecutar la implementación.
- (c) Enmiendas requeridas por esta MRAC . La AC puede enmendar cualquier programa de seguridad requerido en el MRAC-17.240. si lo considera necesario para el interés público.
- (d) Enmiendas de emergencia.
- (1) La AC determina que existe una emergencia que requiere de acción inmediata por afectar el interés público, notificará en forma escrita al solicitante o titular de un CO o un COA para que implemente las enmiendas requeridas y sean insertadas en sus programas de seguridad, en el plazo notificado.
- (2) Si el operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, requieren la aplicación inmediata de una enmienda de emergencia, la AC considerara los fundamentos de la petición y determinará el momento de su entrada en vigor lo antes posible.
- (3) Una vez transcurrida la emergencia tanto la AC como la entidad interesada, pueden cancelar la enmienda emergente revertiendo el

proceso señalado en el punto anterior.

CAPITULO 3 REQUERIMIENTOS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

MRAC-17.255 Inspección de personas y equipaje

(a) El operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben incluir en el programa de seguridad:

(1) **Requerimientos Generales.** Los procedimientos para llevar a cabo la inspección de seguridad de pasajeros y equipaje de mano mediante equipos descritos en su programa de seguridad aprobado, cuando corresponda para prevenir o impedir el transporte a bordo de las aeronaves, de cualquier arma, explosivo u otro artefacto, objeto o sustancia peligrosa, antes del ingreso del pasajero a una ZSR o el abordaje de la aeronave.

(2) **Inspección de personas.** Cuando se realicen labores de control de acceso toda persona que deba ingresar a la ZSR será sometida, al igual que sus propiedades, a una inspección, de conformidad a los procedimientos de seguridad descritos en su programa.

(3) **Negación al transporte o ingreso a una ZSR.** Se debe negar el transporte o el ingreso a una ZSR por parte de la AC o el operador aéreo según corresponda, a:

(i) Cualquier persona que se niegue a ser sometida a los controles o procedimientos de inspección de seguridad.

(ii) Cualquier persona que se oponga o impida someter sus pertenencias a las medidas de inspección.

(iii) Cualquier persona que parezca estar intoxicada o demuestre, por

indicaciones físicas o de comportamiento, que se encuentra bajo la influencia de alcohol o drogas, de manera tal que comprometa la seguridad de la aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en el aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

(iv) Cualquier persona que comunique información falsa que comprometa la seguridad de la aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en el aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

(v) Cualquier persona que no respete las normas de AVSEC en el aeropuerto o a bordo de la aeronave o que no respeta las instrucciones de los oficiales de cumplimiento de la ley en el aeropuerto o de los miembros de la tripulación.

(4) **Prohibiciones de armas, Incendiarias o explosivas.** Excepto lo previsto en la [MRAC-17.290](#), en la [MRAC-17.295](#), no permitirá a ninguna persona ingresar a bordo de una aeronave o a una ZSR armas peligrosas, materiales incendiarios, sustancias peligrosas, explosivos y lo establecido en la lista de artículos prohibidos y restringidos..

MRAC-17.260 Aceptación e inspección de equipaje de bodega

(a) **Requerimientos Generales.** El operador aéreo, empresa de seguridad y empresas de asistencia en tierra deben adoptar medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una ZSR o aeronáutica. Los procedimientos y equipos deben estar descritos en su

- programa de seguridad aprobado, esto con el fin de prevenir o impedir el transporte a bordo de sus aeronaves, de cualquier arma, explosivo u otro artefacto, objeto o sustancia peligrosa, en el equipaje de bodega.
- (b) Aceptación. El operador del aeropuerto o el operador aéreo, empresa de seguridad y empresas de asistencia en tierra. deben asegurar que el equipaje de bodega que haya de transportarse a bordo de una aeronave comercial será recibido por personal autorizado y debe protegerse contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, este volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave. Si el lugar de aceptación de equipaje de bodega es otro lugar distinto al del aeropuerto, se debe tener una aprobación de la AC. Lo anterior debe estar dentro del PSA y los manuales que correspondan de cada uno de los involucrados.
- (c) Control. El operador aéreo debe usar procedimientos para el control del equipaje de bodega descritos en el PSA de manera que se prevenga:
- (1) El transporte no autorizado de explosivos, materiales incendiario, otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos a bordo de las aeronaves.
 - (2) El Acceso por personas ajenas a los empleados del operador aéreo o personal debidamente autorizados.
- (d) Negación al transporte. El operador aéreo debe negar el transporte del equipaje de bodega o propiedad de cualquier pasajero que se haya negado a la inspección de seguridad de su equipaje de bodega. Así mismo debe asegurarse de no transportar el equipaje de los pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje se someta a una inspección de seguridad apropiada, lo cual debe estar descrito en su PSOA.
- (e) Armas en equipaje de bodega. El operador aéreo no debe permitir el transporte del equipaje de bodega de un pasajero cuando este porte, un arma de fuego cargada. Para el propósito de esta sección, un arma de fuego cargada significa, un arma con municiones, o que tenga un cartucho o un detonador cargado, o pólvora en su cámara o cilindro, lista para su ignición. cualquier arma de fuego descargada, a menos que:
- (1) El pasajero declare anticipadamente su intención al operador aéreo y este considere apropiado su transporte por vía aérea. El pasajero debe llenar un formulario que le dará el operador aéreo. ([Ver CCA-17.290](#))
 - (2) El arma esté siendo transportada en un estuche que el operador aéreo considere apropiado para el transporte del arma descargada, por vía aérea. Debe ser una persona debidamente calificada y autorizada quien verifique que el arma este descargada. Además el operador del aeropuerto debe asignar un lugar seguro para la verificación de armas descargadas. Las personas autorizadas para realizar dicha verificación deben estar definida en el PNSAC, en el PSA y el PSOA.
 - (3) Si el arma de fuego no es una escopeta, un rifle, u otra diseñada para ser disparada apoyándola en el hombro, debe ser transportada en un estuche o equipaje de material duro cerrado con llave o cerradura de combinación; y el equipaje conteniendo el arma será transportado dentro de una área que no sea el compartimiento de la cabina de tripulación, y que además sea inaccesible a los pasajeros.
 - (4) Se tomen las medidas para la protección del arma desde su aceptación hasta que sea cargada a la aeronave.

- (f) Cualquier explosivo o material incendiario.
- (g) El operador aéreo y empresas de asistencia en tierra deben disponer de zonas de almacenamiento o bodegas seguras, donde pueda guardarse el equipaje extraviado hasta que sea reenviado, sea reclamado o se disponga del mismo, conforme a la legislación vigente. Este equipaje debe ser inspeccionado antes de almacenarlo en las bodegas.
- (h) El operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben adoptar medidas para asegurar que los envíos presentados como equipaje por servicios de mensajería para su transporte en aeronaves de pasajeros se sometan a una inspección de seguridad conforme al PSA.
- (i) El operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben asegurar que el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave de transporte aéreo comercial.
- (j) El operador aéreo y empresas de asistencia en tierra, deben asegurar que se transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con lo establecido en este párrafo y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el operador aéreo. Se debe dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y esta autorizado para ser transportado en ese vuelo. El operador aéreo y empresas de asistencia en tierra deben efectuar el cotejo entre el equipaje y pasajero que viajan en ese vuelo y asegurarse que el equipaje de bodega es.
- (1) Inspeccionado acorde con los procedimientos descritos en el PSOA; o,
- (2) Inspeccionado por medio de equipo de inspección o sistema de inspección.
- (k) El operador aéreo, empresa de seguridad, empresas de asistencia en tierra y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben informar y coordinar de inmediato con la AC y oficiales de cumplimiento de la ley cuando conozca sobre la existencia o presencia de equipaje no identificado en su aeronave o en su área de operación. Después de que los organismos especializados establecidos en el PNSAC y en coordinación de la AC inspeccione este equipaje y compruebe que no es un riesgo para las operaciones, este equipaje debe ser almacenado en una zona segura de acuerdo a la legislación vigente..
- (l) El operador aéreo, empresa de seguridad y empresas de asistencia en tierra debe establecer inspecciones adicionales para los pasajeros y equipaje de bodega, según lo indicado en el PNSAC y PSA, estas inspecciones adicionales se aplicaran según el nivel de amenaza emitida por el Estado.

MRAC-17.265 Aceptación e inspección de la carga, correo y otros artículos

- (a) Requerimientos generales. El operador aéreo debe:
- (1) Asegurarse que su agente acreditado que participa en la aplicación de controles de seguridad de la carga, correo y otros artículos, haya cumplido con el proceso de acreditación ante la AC.
- (2) Asegurarse de no transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones del transporte aéreo comercial a menos que, hayan sido objeto de inspección y/o controles de seguridad efectivos, por parte de un agente acreditado o una entidad aprobada por la AC, como lo

- establece el PNCA. La carga y correo acerca de los cuales un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la AC, no puedan confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección..
- (3) Emplear procedimientos, instalaciones y equipos descritos en el PSOA para prevenir y determinar el transporte no autorizado de explosivos o materiales incendiarios a bordo de aeronaves, en la carga, encomiendas de mensajerías o por expreso, correo, el suministro abordo y piezas de repuesto que transporta.
- (b) Control. El operador aéreo, empresa de seguridad y empresas de asistencia en tierra deben asegurar que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial, estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican los controles de seguridad hasta la salida de la aeronave, esto también con el fin de prevenir y/o detectar:
- (1) El transporte de explosivos o materiales incendiarios no autorizados.
- (2) El Acceso por personas ajenas a los empleados del operador aéreo o personal debidamente autorizado.
- (c) El operador aéreo, empresa de seguridad y empresas de asistencia en tierra deben asegurar que a la carga y el correo de alto riesgo se le apliquen medidas reforzadas para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.
- (d) Negación al transporte. El operador aéreo negará el transporte de la carga, encomiendas de mensajerías o por expreso, correo, el suministro abordo, y piezas de repuesto, cuyo agente acreditado o expedidor conocido no permita la inspección de la carga de acuerdo con el subpárrafo (a) de esta sección.
- (e) El operador aéreo debe emplear procedimientos, instalaciones y equipos descritos en el PSOA para asegurar el aprovisionamiento de abordo, los suministros a bordo, piezas de repuesto, material de la compañía (COMAT por sus siglas en ingles) y correo de la compañía (COMAIL por sus siglas en ingles) que deban ser transportados en vuelos comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados y se proteja desde ese momento hasta que se los cargue en la aeronave. Esto con el fin de prevenir:
- (1) El transporte de explosivos o materiales incendiarios no autorizados.
- (2) El Acceso por personas ajenas a los empleados del operador aéreo o personal debidamente autorizados.
- (f) El operador aéreo debe asegurar que los controles de seguridad que deben aplicarse a la carga y el correo que se transporten en aeronaves exclusivamente de carga se basen en una evaluación de riesgos de seguridad, esta evaluación debe ser realizada por la Unidad de AVSEC y el personal autorizado de la AC.
- (g) El operador aéreo y empresa de seguridad debe establecer inspecciones adicionales para la carga y correo, según lo indicado en el PNSAC, estas inspecciones adicionales variaran de acuerdo al nivel de amenaza emitida por el Estado.
- (h) El operador aéreo se debe asegurar que la carga y correo hayan sido objeto de confirmación y constatación, y que cuente con una declaración de seguridad, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro.
- (i) Si un envío de carga o correo, que ha sido objeto de controles e inspecciones de seguridad, se encuentra desatendido, o bien, ha sido expuesta a una interferencia no autorizada, debe ser sometido a una re-inspección antes de ser embarcado en la aeronave.

- (j) El operador aéreo debe asegurar que la carga y correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados y aprobados por la AC, antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial.
- (k) El operador aéreo debe asegurar de que, cuando se realice inspección de carga y correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, aprobados por la AC y teniendo en cuenta el carácter del envío.
- (l) El operador aéreo debe establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y el correo de transbordo hayan pasado por los controles de seguridad apropiados desde su punto de origen.

MRAC-17.270 Uso de equipo detector de metal

El operador aéreo, empresa de seguridad o poseedor de un acuerdo de área de uso exclusivo no podrá emplear equipo detector de metales a menos que este autorizado en su Programa de Seguridad por la AC. Estos equipos deben ser controlados y calibrados por personal calificado.

MRAC-17.275 Uso de equipos de inspección o de los sistemas de inspección de artículos y personas

- (a) El operador aéreo, empresa de seguridad, poseedor de un acuerdo de área de uso exclusivo y agente acreditado, no puede emplear equipos de inspección o sistemas de inspección para inspeccionar artículos o personas, a menos que cumpla con:
 - (1) Previo al ingreso de este equipo al país se debe hacer la solicitud a la AC, incluyendo la información técnica generada por el fabricante, lo anterior con el propósito de comprobar que el equipo cumple con la regulación nacional establecida.
 - (2) La utilización de dispositivos especiales para realizar las pruebas de ensayo del equipo de inspección

cada vez que se enciende para su funcionamiento, este sistema de pruebas debe estar aprobado por la AC.

- (c) Cada 12 meses se debe realizar una prueba de radiación, para verificar que su funcionamiento cumple con los parámetros establecidos por el fabricante y cualquier otra normativa emitida por AC. La empresa como el equipo que se utiliza para medir la radiación debe ser aceptado o aprobado por la AC.

(1) Los registros se deben enviar a la AC, una vez se realicen las pruebas.

- (d) El operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado, no puede utilizar un equipo de inspección o sistema de inspección de artículos y personas en forma inmediata después de que el equipo fue inicialmente instalado, o después que haya sido trasladado de un lugar a otro, a no ser que se practique una prueba de radiación por un instituto radiológico acreditado por el Estado y se realice el examen operativo, demostrando que el sistema cumple con los parámetros de funcionamiento establecidos por el fabricante y aceptados por la AC.

- (e) El operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado, no deben utilizar un equipo de inspección o sistema de inspección de artículos y personas que resulte con un reporte de discrepancia o defecto o modificación obligatoria emitida para ese sistema por la AC en el tema.

- (f) El operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado, no deben utilizar un equipo de inspección o sistema de inspección de artículos y personas a no ser que exista un letrero ubicado en un lugar visible del punto de inspección que advierta a los pasajeros que sus artículos serán inspeccionados mediante la tecnología que se va a utilizar.. Los pasajeros pueden solicitar que su equipo pueda

ser inspeccionado manualmente a fin de evitar su daño.

- (g) El operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado, deben mantener al menos una copia del registro de los resultados de las pruebas de ensayo o radiación más recientes, establecidas en los párrafos (a) y (b) de esta sección y debe tenerlos a disposición para inspección por parte de la Unidad AVSEC o el personal autorizado por la AC, en sus oficinas principales.
- (h) El operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado que realiza las funciones de inspección, que implique la interpretación de imágenes, realice una rotación después de haber estado durante 30 minutos continuos operando el equipo . Esta persona no debe reanudar la misma tarea en un periodo mínimo de 60 minutos. Lo anterior debe estar especificado en su programa de seguridad.
- (i) El tiempo máximo en el puesto de trabajo de un operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas, no debe exceder la jornada laboral establecida por la legislación pertinente del Estado.
- (j) El personal de seguridad, debe tener el descanso mínimo, después de cada jornada laboral, de acuerdo a lo dispuesto en la legislación pertinente del Estado.

MRAC-17.280 Normativa para la contratación de personal para control de acceso y de inspección

- (a) El operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados no debe seleccionar y emplear a persona alguna para realizar funciones de inspección, a no ser que esa persona posea:

- (1) Un certificado de aprobación del tercer ciclo de educación básica diversificada de secundaria o una experiencia de 3 años en labores de seguridad aeroportuarias y que la AC determine que la persona esta calificada para desarrollar las labores de su cargo.
- (2) Aptitudes básicas y habilidades físicas incluyendo percepción de colores, agudeza visual y auditiva, coordinación física y aptitudes motoras, que deben ser certificadas por un profesional médico debidamente habilitados por las ACs. [\(Ver RAC-17.055 \(b\)\)](#)
- (3) La habilidad de leer, hablar y escribir español.
- (4) Haya completado satisfactoriamente el entrenamiento inicial y especializado requeridos y aprobados por la AC.
- (5) Tener conocimiento básico del idioma ingles en forma oral.(preferiblemente).

- (b) El operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben asegurar que, el personal que desempeñara tareas de controles de seguridad, inspección de seguridad de pasajeros, de equipaje de mano, de bodega, carga y correo posea todas las competencias requeridas para desempeñar esas funciones de conformidad del PNSAC y el PNISAC, por lo tanto deben obtener una instrucción en aula mínima de 40 horas teóricas y 28 horas de instrucción practica en el puesto de trabajo, así como, en el manejo de equipos de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas. Antes de ser aceptado para desarrollar estas funciones, el instructor o instituto certificado por la AC responsable de la instrucción debe realizar un informe complementario al registro de la instrucción práctica en el puesto de

trabajo llevado a cabo por el oficial, indicando que este personal esta calificado para desempeñar estas tareas. Lo anterior no incluye el entrenamiento para la operación del equipo de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas. [\(Ver CCA 17.175\(b\)\)](#)

- (b) Se debe asegurar que, el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de operador de máquina de rayos X, para la inspección de seguridad de equipaje de mano y de bodega, obtenga una instrucción en aula mínima de 25 horas teóricas y 24 horas de instrucción practica en el puesto de trabajo. El supervisor de seguridad del operador aéreo debe realizar un informe indicando que este personal esta calificado para desempeñar estas tareas. También deben mantener actualizados los registros apropiados. Se deben establecer normas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas.
- (c) Delegue funciones a una persona como operador de máquina de rayos X y que esta persona haya completado satisfactoriamente un recurrente de 16 horas teóricas en aula y 16 horas de instrucción práctica en el puesto de trabajo, esto se realizara cada 12 meses calendario, después de haber recibido el entrenamiento inicial. En el cumplimiento de este punto, el entrenamiento debe ser impartido por Instructores aceptados por la AC.
- (d) Excepcionalmente, pueden utilizar a una persona, que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento teórico, para llevar a cabo funciones de seguridad, durante su entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, bajo una supervisión minuciosa, tomando en cuenta que dicha persona no formula juicios independientes en cumplimiento de sus funciones, como tampoco ingresa sólo a una ZSR o a las aeronaves sujetas a inspección; mientras no termine con el entrenamiento establecido en el

programa aprobado de seguridad del operador aéreo.

- (e) Deben mantener un registro de la información sobre entrenamiento del personal de inspección dispuestos en los subpárrafos (a), (b), (c) y (d) completos y actualizados.
- (f) Debe establecer los procedimientos de verificación de antecedentes del personal empleado y de las empresas que haya subcontratado en la implementación de medidas AVSEC. Igualmente, debe mantener los registros de estas verificaciones de antecedentes [\(Ver CCA 17.170 \(b\)\)](#) a disposición de la AC y del operador del aeropuerto. Estas verificaciones se deben realizar cada año.

MRAC-17.285 Coordinadores de seguridad

- (a) El operador aéreo, empresa de seguridad, agente acreditado o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben establecer un coordinador de seguridad principal, quien será el contacto primario para actividades y comunicaciones relacionadas a la seguridad ante la AC.
- (b) El operador aéreo, empresa de seguridad, agente acreditado o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben establecer un coordinador de seguridad en Tierra en cada vuelo, este será quien será el responsable de implementar las medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el Programa de Seguridad descrito en la [MRAC-17.240](#) que debe incluir y velar por:
 - (1) La revisión de todas las actividades relacionadas con el cumplimiento y la efectividad de esta MRAC, el PSOA y las directivas de seguridad vigentes.
 - (2) Acciones correctivas inmediatas deben iniciarse contra aquellas actividades que no estén cumpliendo con lo definido en el PSOA y las directivas de seguridad aplicables.

En los casos en que dichas actividades estén siendo proveídas por un contratista o el personal de seguridad. El operador aéreo o empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben coordinar con la AC., para la asistencia que corresponda a tales acciones correctivas.

- (c) El operador aéreo debe designar al piloto al mando, como el coordinador de seguridad en vuelo, en la aplicación de tareas específicas de acuerdo a lo requerido en el PSOA.
- (d) El operador aéreo, empresa de seguridad, agente acreditado o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo no podrá designar una persona como coordinador de seguridad, a menos que haya completado el entrenamiento establecido en el PNISAC.

MRAC-17.290 Transporte de armas

[\(Ver CCA 17.290\)](#)

- (a) El operador aéreo no podrá permitir a persona alguna portar consigo o de forma accesible entre los artículos de su propiedad, un arma oculta o al descubierto a bordo de las aeronaves, para lo cual requiere una inspección de seguridad, excepto que:
 - (1) La persona que transporte el arma sea un miembro de las autoridades competentes, nacionales o extranjeras, que está debidamente acreditado por la entidad que representa o el Estado para portar el arma, y que exista el consentimiento escrito por los Estados involucrados.
 - (2) La persona portadora del arma debe tenerla accesible, en concordancia con el desempeño de sus actividades, o de otra manera, debe asegurarla y entregarla descargada a una AC en los mostradores del operador aéreo, debiendo el arma ser declarada ante el operador aéreo y en presencia de una AC, el arma debe ser descargada antes del abordaje.

- (b) El operador aéreo debe ser notificado sobre el vuelo en el cual la persona armada intenta transportar el arma, incluso oficiales de seguridad de a bordo, en casos de emergencia por lo menos una hora antes de la salida, antes de abordar una aeronave. La persona armada debe identificarse ante el operador aéreo y una AC con la identificación, que incluyan una fotografía clara con su firma, además de la autorización del Estado de origen y destino que autoriza la portación de armas. Un uniforme, una insignia, o un distintivo similar no puede ser utilizado como único medio de identificación. Este tipo de viaje solo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto con los Estados de origen, tránsito y/o destino.

- (c) El operador aéreo debe:

- (1) Asegurarse de que la persona armada, está familiarizada con los procedimientos de manejo de armas, antes de que dicha persona aborde una aeronave, haciendo constar esta información en un formulario específicamente diseñado para tal efecto y firmado por el involucrado, para descargo del operador aéreo.
- (2) Asegurarse de que la identidad de la persona armada sea de conocimiento de la Jefatura de Aeropuerto de la Seguridad Aeroportuaria, y por el empleado de turno de seguridad, dependiente del operador aéreo o dependiente del Operador del Aeropuerto, quien realiza tareas de control de seguridad para el abordaje a una aeronave.
- (3) Notificar al piloto al mando y a miembros apropiados de la tripulación, que a bordo existe (n) una (o varias) persona (s) autorizada para portar armas, también la cantidad y su exacta ubicación dentro la aeronave. De la misma manera se debe asegurar que toda persona o personas armada(s)

autorizada(s) sean notificada(s) que existe(n) otra(s) persona(s) armada(s) abordo de la misma aeronave. Registros de dicha notificación deben ser mantenidos por el operador aéreo

- (4) El coordinador de seguridad debe comunicar la información de los subpárrafos (a1-2) a los operadores de los vuelos de conexión en que debe continuar el oficial que porta el arma.
- (d) El operador aéreo no podrá servir bebidas alcohólicas a una persona que tiene acceso a un arma, tampoco dicha persona podrá ingerir ninguna bebida alcohólica mientras esté a bordo de la aeronave.
- (e) Los subpárrafos (a) y (b) de esta Sección, no se aplican al transporte de armas pertenecientes a los oficiales en cumplimiento de la Ley, si se cumple con las siguientes condiciones;
- (1) Que ningún arma esté cargada y todos los cerrojos de dichas armas estén aseguradas en posición abierta; debe ser una persona debidamente calificada y autorizada que verifique que el arma este descargada, además se debe designar un lugar para que la AC verifique que el arma este descargada. En este lugar debe haber sacos de arena, u otros dispositivos de seguridad apropiados para tal verificación y debe estar consignado en el PSA incluyendo los procedimientos de protección desde su aceptación hasta ser cargado en la aeronave.
 - (2) Solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.
 - (3) Llenar y entregar un formulario de transporte de armas al operador aéreo en el mostrador antes de que pase el punto de inspección. [\(Ver CCA 17.290\)](#)

MRAC-17.295 Transporte de personas sometidas a procedimiento judicial o administrativo bajo control de oficiales armados en cumplimiento de la ley

[\(Ver CCA 17.290\)](#)

- (a) El operador aéreo definirá en su PSOA los requerimientos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- (b) Esta sección aplica a:
- (1) El transporte de personas sometidas a procedimiento judicial o administrativo, escoltadas por oficial armado en cumplimiento de la Ley. [\(Ver CCA 295\(a\)\)](#)
 - (2) Esta sección no aplica a la escolta de pasajeros no violentos bajo custodia de la autoridad que corresponda o su similar de otro Estado, siempre y cuando no estén armados los custodios.
- (c) Para los propósitos de esta sección:
- (1) Persona bajo proceso judicial o administrativo de alto riesgo; se refiere a aquella persona que es de alto riesgo de escaparse, así determinado por la entidad de cumplimiento de la Ley y que está descontando una pena o que haya cometido un crimen violento.
 - (2) Persona bajo proceso judicial o administrativo de bajo riesgo; se refiere a cualquier persona que no haya sido determinado como de alto riesgo por parte de la entidad en cumplimiento de la Ley.
- (d) El operador aéreo no permitirá el transporte a bordo de una aeronave de una persona bajo control y proceso judicial o administrativo por parte de oficiales en cumplimiento de la Ley y que portan arma, además de cumplir con la [MRAC-17.290](#), a menos que cumpla con los siguientes requerimientos:

- (1) La entidad encargada y responsable por el control del pasajero haya determinado si la persona es de alto o bajo riesgo.
- (2) El operador aéreo no debe abordar más de una persona escoltada de alto riesgo en una aeronave, a no ser de que la AC autorice otra cosa.
- (e) El operador aéreo no permitirá el transporte a bordo de una aeronave de una persona bajo control y proceso judicial o administrativo por parte de una entidad autorizada por el Estado con oficiales armados, a menos que:
- (1) Como mínimo un oficial armado de una entidad autorizada por el Estado , debe escoltar y controlar a la persona considerada de bajo riesgo para un vuelo itinerado de 4 horas o menos. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por un oficial armado de una entidad autorizada por el Estado.
- (2) Como mínimo dos Oficiales armados de una entidad autorizada por el Estado, debe escoltar y controlar a la persona considerada de bajo riesgo para un vuelo itinerado de más de 4 horas. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por dos Oficiales armados de la entidad autorizada por el Estado.
- (3) Pasajeros considerados de alto riesgo. Para un pasajero considerado de alto riesgo debe estar escoltado por al menos dos oficiales armados en cumplimiento de la Ley. Ningún otro pasajero sometido a proceso judicial o administrativo puede estar bajo el control de estos oficiales.
- (f) La entidad que corresponda debe:
- (1) Notificar al operador aéreo y este a su vez a la jefatura de los oficiales de cumplimiento de la ley y AC, con 24 horas de anticipación y este a su vez una hora antes de la salida itinerada del vuelo al piloto al mando, o en caso contrario, lo antes posible, la siguiente información:
- (i) La identidad del pasajero a ser transportado bajo escolta.
- (ii) La condición de riesgo del pasajero a ser transportado bajo escolta.
- (iii) Ubicación de su asiento.
- (2) Presentarse en los mostradores del operador aéreo al menos con una hora de anticipación a la hora itinerada de salida del vuelo.
- (3) Debe asegurarle al operador aéreo, antes de la salida del vuelo, que el pasajero a ser transportado bajo escolta ha sido inspeccionado y revisado y que no porta consigo, ni en sus pertenencias, ningún artículo que pueda emplear como una arma que se pueda considerar peligrosa o letal.
- (4) El pasajero a ser transportado bajo control debe estar sentado entre los Oficiales en Cumplimiento de la Ley en forma aislada.
- (5) Los oficiales en cumplimiento de la Ley deben acompañar al pasajero a ser transportado bajo escolta en todo momento y mantenerlo bajo control durante el tiempo en que se encuentre a bordo de la aeronave.
- (g) El operador aéreo no transportará a ningún pasajero bajo escolta de oficiales armados en cumplimiento de la Ley , a menos que:
- (1) El pasajero bajo control sea abordado antes de que aborden los demás pasajeros regulares y salir después que todos los pasajeros regulares hayan desabordado.
- (2) El pasajero bajo control permanezca sentado en un lugar que no este, próximo o directo a una sala de pasajeros regulares o salida, y cuando sea posible, el operador aéreo debe asignar al pasajero bajo

- escorta , los últimos asientos de la cabina de pasajeros.
- (h) Los oficiales armados en cumplimiento de la Ley, que escoltan a un pasajero bajo control judicial o administrativo, así como el operador aéreo, se aseguraran de que el pasajero bajo control sea limitado al mínimo de movilidad de sus manos por medio de artículos o artefactos apropiados.
- (i) El operador aéreo que transporte a un pasajero bajo control judicial o administrativo, escoltado por oficiales armados en cumplimiento de la Ley , así como a los mismos oficiales, no se les puede servir:
- (1) Comidas o bebidas en utensilios metálicos.
 - (2) Bebidas alcohólicas.
- (j) El operador aéreo debe incluir en su programa de seguridad aprobado los procedimientos para mantener la seguridad a bordo de sus aeronaves en las que viajen pasajeros sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- encuentren abiertos o en operación, llevando por escrito un registro de quienes ingresan.
- (ii) Controle de acceso a la cabina de la aeronave, llevando por escrito un registro de quienes ingresan.
- (iii) En los casos anteriores las personas deben ser sujetas a una inspección con detectores de metales manual y corporal o cacheo, por personal debidamente capacitado, queda exento de esta inspección el personal establecido en el PSOA.
- (iv) Las aeronaves que se encuentren en pernocta deben ser selladas en sus compartimentos y puertas que pudieran ser accesibles. En el caso de que en esta aeronave se encuentre en una posición remota y las condiciones de iluminación y CCTV sean inadecuadas, el operador aéreo debe asignar un custodio.
- (v) Cualquier cambio de estos procedimientos debe ser consultada la Unidad AVSEC de la AC.

MRAC-17.300 Seguridad de las aeronaves e instalaciones

- (a) El operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados y otros poseedores de un CO, deben llevar a cabo los procedimientos y utilizar los equipos e instalaciones descritos dentro del PSOA, para desarrollar las siguientes funciones:
- (1) Prohibir el acceso de personas o artículos no autorizados a la aeronave o instalaciones de la siguiente manera:
 - (i) Controles de acceso en cada uno de los compartimentos de carga de la aeronave que se
 - (2) Controlar el acceso en las instalaciones donde se encuentra material sensitivo.
 - (3) Supervisión adecuada de la circulación de personas hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves. De la siguiente manera:
 - (i) Control del perímetro de la aeronave la aeronave, llevando por escrito un registro de quienes ingresan al perímetro de la aeronave, sin desatender lo establecido en el punto (1) (i) arriba mencionado.
 - (4) Asegurarse de que el equipaje transportado en la aeronave ha sido

- inspeccionado por un agente de seguridad del operador aéreo u otro designado por el operador del aeropuerto y que verifique que el despacho de bienes personales o carga a bordo de la aeronave, haya sido entregado por un agente acreditado por el operador aéreo y no por particulares.
- (5) Asegurarse que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados comprendida la inspección, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros.
- (6) Llevar a cabo las verificaciones de seguridad de la aeronave de origen que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial o que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves. Estas aeronaves deben estar protegidas de interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida. La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por la AC. Todo operador aéreo debe asegurar que se disponga a bordo de la aeronave de una lista de verificación de seguridad de la aeronave, una lista de inspección de seguridad de la aeronave y una lista de búsqueda de artículos sospechosos a bordo de la aeronave. Estas listas deben contener los procedimientos de notificación y acción en caso de detectarse artículos sospechosos, sustancias peligrosas o indicios de sabotaje. Estos procedimientos deben ser incluidos en el PSOA, el manual de operaciones de vuelo y en el manual de tripulante de cabina.
- (7) Impedir el transporte de carga, correo, paquetes de mensajería por expreso en vuelos de pasajeros, a menos que los artículos hayan sido entregados por medio de un agente acreditado.
- (8) Tomar medidas para que los pasajeros de los vuelos comerciales desembarquen de la aeronave no dejen objetos a bordo de la misma. Estas medidas deben ser incluidos en el Manual de seguridad, el manual de Operaciones de Vuelo y en el Manual de Tripulante de Cabina, todos aprobados por la AC.
- (9) Medidas apropiadas para asegurar que durante el vuelo se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo. Cada aeronave debe estar provista de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta debe cerrarse con llave. La puerta sólo debe cerrarse desde el interior del compartimiento. Para una mayor interpretación ver MRAC-OPS 1.1255. Estos procedimientos deben ser incluidos en el manual de seguridad, manual de operaciones de vuelo y en el manual de tripulante de cabina, todos aprobados por la AC.
- (10) Asegurar que el suministro de abordaje, las piezas de repuesto, COMAT y COMAIL que deban ser transportados en la aeronave se sometan a controles de seguridad apropiados.
- (11) Asegurar que durante el vuelo se puedan realizar cotejo de equipaje de mano y pasajero cuando existan sospechas de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas. El operador aéreo debe establecer los procedimientos de cotejo de equipajes en vuelo.
- (12) Durante operaciones en posiciones remotas el operador aéreo debe escoltar a los pasajeros desde y hacia sus aeronaves. Para tal fin debe emplear un agente por cada 30 pasajeros.
- (13) Asegurar que se establezcan controles de seguridad para evitar

actos de interferencia ilícita contra las aeronaves cuando las mismas estén en ZSR y/o áreas aeronáuticas.

(14) Proteger las unidades móviles contra interferencia ilícita cuando estas no estén prestando servicio a las operaciones aeronáuticas, mediante sistemas de vigilancia física o electrónica o otro medio debidamente aprobado por la AC.

(15) Si una aeronave, que ha sido objeto de una inspección o verificación de seguridad, se encuentra desatendida o bien, si ha sido expuesto a una interferencia no autorizada se debe realizar una inspección de seguridad.

MRAC-17.305 Acuerdos de uso de áreas exclusivas

(a) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe seguir lo descrito en la [MRAC-17.145](#) y cumplir con los términos del acuerdo.

(b) Debe establecer en su Programa de Seguridad los límites, dimensiones y ubicación del área exclusiva acordada con el operador del aeropuerto.

(c) Debe entregar a solicitud de la AC copia del “Acuerdo de Uso de Área Exclusiva” acordado con el operador del aeropuerto.

MRAC-17.310 Sistemas de identificación en áreas de uso exclusivo aprobadas

(a) Los poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, debe seguir un sistema de identificación del personal que labora o que requiera ingresar a las áreas de uso exclusivos bajo su control. Este sistema de identificación únicamente permitirá la permanencia en el área de uso exclusivo.

MRAC-17.315 Entrenamiento para coordinadores de seguridad.

(a) El operador aéreo, únicamente puede designar como coordinador de seguridad al personal que haya designado y completado satisfactoriamente el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), desarrollado por la AC, lo anterior basado en los requerimientos del PNISAC.

(b) El operador aéreo únicamente puede designar a un coordinador de seguridad en vuelo a una persona que haya completado satisfactoriamente el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), desarrollado por la AC o cualquier otro entrenamiento de instrucción aprobado o aceptado por la AC, así mismo el instituto o los instructores deben ser certificados, aceptados y aprobados por la AC.

(c) Todo operador aéreo debe establecer y mantener un programa de instrucción aprobado por la AC, que permita que los miembros de la tripulación actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita.

(1) El operador aéreo debe prever de medios especializados para atenuar y orientar el efecto de explosivos a fin de utilizarlos en el lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba en la aeronave.

(d) El operador aéreo también debe establecer y mantener un programa de instrucción para familiarizar a los coordinadores de seguridad con las medidas y técnicas preventivas atinentes a los pasajeros, equipajes, carga, correo, equipo, repuestos y suministros que se hayan de transportar, de manera que dichos empleados contribuyan a la prevención de actos de sabotaje u otras formas de interferencia ilícita.

(e) El entrenamiento inicial descrito en los párrafos (a), (b), (c) y (d) debe ser respaldado anualmente por

entrenamiento recurrente como lo especifica el Programa de Seguridad.

MRAC-17.320 Entrenamiento y conocimiento del personal con tareas relacionadas a la seguridad

- (a) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados, no puede designar personal para realizar labores de seguridad concernientes su programa de seguridad descrito en la [RAC-17.240](#), a menos que haya recibido el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), desarrollado por la AC o cualquier otro entrenamiento de instrucción aprobado o aceptado por la AC, así mismo el instituto o los instructores deben ser certificados, aceptados y aprobados por la AC.
- (b) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados, deben asegurar que el personal designado para realizar labores en sus operaciones relacionadas a la seguridad cumplen de los requerimientos de esta RAC, de las circulares de asesoramiento y directivas de seguridad vigentes, en sus programas de seguridad de la [RAC-17.240](#) y el PSA, en los casos que corresponda, para poder ejecutar dichas labores.

CAPITULO 4 AMENAZAS Y RESPUESTA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

MRAC-17.325 Planes de contingencia

- (a) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben tener un plan de contingencia para todo incidente ante un acto de interferencia ilícita, e incluirlo en su programa de seguridad.
- (b) Los planes de contingencia deben asegurar que la información contenida en ellos sea verdadera y actualizada, y que las personas responsables de su implementación

sean notificadas de los cambios. Participar en los ejercicios de Planes de Contingencias realizados por el operador del aeropuerto según lo descrito en el PSA.

MRAC-17.330 Manejo de incidentes y amenazas

- (a) En vuelo. Después de recibir o conocer de una amenaza específica a la seguridad en vuelo de una aeronave, el operador aéreo debe notificar inmediatamente:
 - (1) A la dependencia de Control de Tránsito Aéreo respectiva, esto con el fin de permitir a la dependencia de ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves. El operador debe indicar a la dependencia de ATS lo siguiente:
 - (i) Toda circunstancia significativa relacionada con la amenaza.
 - (ii) Cualquier desviación del plan de vuelo actualizado.
 - (2) Al operador del aeropuerto.
 - (3) A los coordinadores de seguridad en tierra y en vuelo descritos en el [MRAC-17.275](#).
 - (4) Asegurarse que el coordinador de seguridad en vuelo informe a los miembros de la tripulación de la amenaza, evaluación y medidas a ser implementadas.
- (b) Inspección. Después de recibir o conocer de una amenaza específica a la seguridad en vuelo de una aeronave, el operador aéreo debe permitir a las autoridades competentes la inspección de la (s) aeronave (s) bajo sospecha para determinar la presencia o existencia de cualquier explosivo o material incendiario, mediante lo siguiente:
 - (1) En caso de que la aeronave este en tierra, realizar la inspección de seguridad antes de que inicie

cualquier otro vuelo según lo establecido en el Programa de Seguridad y desembarcar inmediatamente a los pasajeros e iniciar la inspección de la aeronave.

- (2) En caso de que la aeronave este en vuelo, realizar la inspección de seguridad antes de que aterrice según lo establecido en el Programa de Seguridad y notificar al piloto al mando de la información pertinente y disponible para que las medidas de emergencia sean adoptadas.
- (c) Instalaciones. Después de recibir o conocer de una amenaza específica a la seguridad de una instalación, se debe informar al operador del aeropuerto y a la AC. ([Ver CCA 17.330](#)).
- (d) Notificación. Después de recibir o conocer cualquier amenaza de bomba en contra de una aeronave en vuelo o instalación, o sospecha o acto de apoderamiento ilícito, criminal o de violencia, o sabotaje, el operador aéreo debe remitir lo más pronto posible un informe escrito a la AC. ([Ver CCA 17.105\(a\)](#)).

MRAC-17.335 Directivas de seguridad y Circulares de Asesoramiento

- (a) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedor de un acuerdo de área de uso exclusivo, por medio de la AC puede recibir circulares de información para notificar situaciones que requieran atención de seguridad. Cuando la AC determine que medidas adicionales de seguridad son necesarias para responder a amenazas percibidas o específicas contra la aviación civil, emitirá Directivas de Seguridad que serán medidas de cumplimiento obligatorio. De la misma manera, la AC puede emitir circulares de asesoramiento las cuales proveerán guías y orientación para la implementación de medidas de seguridad de la aviación.
- (b) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben cumplir con cada directiva de seguridad emitida

por la AC en el tiempo de efectividad de la directiva.

- (c) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, que reciben una directiva de seguridad debe:
- (1) Comunicar sobre su recepción a la AC.
 - (2) Dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad, el solicitante o titular de una autorización de operación, debe comunicar por vía escrita el mecanismo para la implementación de las medidas descritas en la directiva de seguridad.
- (d) En caso de que El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, no pueda implementar medidas para cumplir con una directiva de seguridad, puede enviar un método alternativo dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad para su aprobación por parte de la AC. El titular de un permiso de operación puede implementar el método alternativo aprobado por la AC.
- (e) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben enviar a la AC comentarios, argumentos e información para retroalimentar las directivas de seguridad. La AC puede enmendar una directiva de seguridad o circular de asesoramiento con la información recibida. No obstante lo antes indicado, dicha retroalimentación no afecta la fecha de efectividad de la directiva de seguridad.
- (f) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben:
- (1) Darle acceso o uso de la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento únicamente a aquellas personas que operacionalmente requieren conocer

de las medidas o información contenida en las mismas.

- (2) Negar la distribución de la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento a aquellas personas distintas a las descritas en el (f) (1). anterior sin la autorización escrita de la AC.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

SECCION 2 CIRCULARES CONJUNTAS DE ASESORAMIENTO (CCA)

1 GENERALIDADES

1.1 Esta Sección contiene las Circulares Conjuntas de Asesoramiento. No se consideran requerimientos y se proporcionan como interpretaciones, explicaciones y/o métodos aceptables de cumplimiento conjuntos, que deben haber sido acordados antes de su inclusión en la MRAC.

1.2 Las demostraciones de cumplimiento de los requerimientos que un solicitante realice de acuerdo con las CCAs publicadas, serán aceptables para las ACs.

2 PRESENTACIÓN

2.1 Las Circulares Conjuntas de Asesoramiento se presentan en páginas sueltas en ancho completo de página. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.

2.2 El sistema de numeración usado es el establecido en el párrafo 4.1 de la [CCA 11.050](#). de la RAC 11.

2.3 Las notas explicativas no forman parte del texto de la CCA y están escritas en un tipo de letra más pequeño (Arial 8).

SUBPARTE B PROTECCIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

CCA 17.040(e) Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

[\(Ver MRAC-17.040\(e\)\)](#)

1. OBJETIVO Y FINALIDADES

- 1.1. El Poder Ejecutivo es responsable ante la OACI de la seguridad de la aviación civil y la facilitación al transporte aéreo, actividad que la ejerce a través de la AC, y en cumplimiento de las obligaciones derivadas del PNSAC procede a crear el Comité Nacional de Seguridad y Facilitación o arreglos similares.
- 1.2. El fin primordial del Comité será regular y coordinar las políticas, así como las relaciones entre las distintas entidades que conforman el Sistema de Seguridad Aeroportuaria, empresas explotadoras de servicios y entidades gubernamentales y públicas vinculadas con la seguridad y facilitación del mismo, con el objeto de procurar la eficiencia y calidad de los servicios prestados en este, simplificando requerimientos y agilizando procedimientos eficaces y seguros para la entrada, tránsito y salida de aeronaves, personas, equipaje, carga y correo en el aeropuerto.

2. CONTENIDO, ALCANCE Y FUNDAMENTO LEGAL

- 2.1. El presente reglamento regula las atribuciones del Comité y determina la conformación y organización del mismo, así como las obligaciones y responsabilidades de sus miembros.
- 2.2. El presente reglamento es de acatamiento a los representantes que conforma el Comité, y a las instituciones que estos representan.
- 2.3. El presente Reglamento tiene como fundamento legal los Anexos 9 y 17 del CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE 1944, ratificado por el Estado.

3. ORGANIZACION

3.1. ATRIBUCIONES DEL COMITÉ

- 3.1.1. Asesorar a la Dirección de la AC con respecto a las medidas AVSEC necesarias para prevenir y afrontar las amenazas a la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- 3.1.2. Mantener bajo examen constante la aplicación de las políticas y medidas AVSEC y formular recomendaciones para modificar estas medidas en función de nueva información sobre las amenazas, la evolución en la tecnología y las técnicas AVSEC y otros factores.
- 3.1.3. Asegurar la coordinación de las medidas AVSEC entre departamentos, organismos y otras entidades responsables de la aplicación del PNSAC, con sujeción a la forma y extensión de las amenazas.
- 3.1.4. Fomentar la consideración de los aspectos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos o la ampliación de las instalaciones existentes.
- 3.1.5. En coordinación con la AC, recomendar la promulgación y coordinar la aplicación de los cambios en los criterios nacionales en materia AVSEC.

- 3.1.6. Examinar las recomendaciones formuladas por los Comités AVSEC, y cuando corresponda, recomendar cambios a la AC.
- 3.1.7. Velar por que exista un balance entre las medidas de seguridad y la facilitación al transporte aéreo, manteniendo la eficiencia y rapidez inherentes de la actividad de la aviación civil.
- 3.1.8. Crear Sub - Comités cuando resulte necesario para estudiar temas o problemas específicos relacionados con la seguridad y facilitación en los aeropuertos nacionales e internacionales.
- 3.1.9. Siempre que sea posible, con motivo de las visitas que realicen expertos en materia de seguridad y/o facilitación de miembros de la OACI o los Estados parte de dicha Institución, deberá disponerse lo necesario para que dichos expertos participen en las reuniones del COMITÉ.
- 3.1.10. Y aquellas disposiciones contenidas en el PNSAC.

3.2. CONFORMACIÓN DEL COMITÉ

- 3.2.1. Se establecerá por escrito la integración de los miembros permanentes con voz y voto.
 - 3.2.2. Se establecerá por escrito la integración de los miembros permanentes con voz y sin voto.
 - 3.2.3. Se establecerá por escrito la integración de los miembros suplentes con voz y voto.
 - 3.2.4. Se establecerá por escrito la integración de los miembros suplentes con voz y sin voto.
 - 3.2.5. Se establecerá por escrito la integración de los miembros invitados no permanentes con voz y sin voto.
 - 3.2.6. El secretario del COMITE podría ser el Jefe encargado AVSEC de la AC.
- 3.3. Los Miembros del COMITÉ deberán contar con facultades suficientes para representar a la institución.
- 3.4. Por cada miembro permanente se nombrará un miembro suplente que podrá asistir en ausencia del titular, con los mismos derechos, deberes y limitaciones del titular.
- 3.5. El COMITÉ podrá convocar a especialistas invitados en distintas áreas relacionadas con seguridad y facilitación que resulten de interés para la satisfacción del objeto del COMITÉ.
- 3.6. La dirección del COMITÉ estará compuesta por un Presidente y un secretario.
- 3.7. El Presidente del COMITÉ realizará las siguientes funciones de:
- 3.7.1. Representar al COMITÉ en todos los asuntos relacionados con su competencia.
 - 3.7.2. Convocar las Sesiones del COMITÉ, presidiéndolas y dirigiendo los debates.

- 3.7.3. Firmar las Actas de Sesiones conjuntamente con el Secretario al momento de su aprobación y suscribir la correspondencia pertinente.
- 3.8. El Secretario desempeñará las siguientes funciones:
- 3.8.1. Recibir, enviar y tramitar la correspondencia pertinente.
 - 3.8.2. Preparar la Agenda para las sesiones del COMITÉ, remitiéndola con al menos cinco días de anticipación a los miembros.
 - 3.8.3. Redactar y asentar en el libro respectivo, las Actas de las Sesiones, y demás documentos que le conciernan. Los cuales serán mantenidos en su custodia.
 - 3.8.4. Organizar y custodiar el archivo del COMITÉ.
 - 3.8.5. Realizar las convocatorias a sesiones ordinarias y extraordinarias por orden del Presidente.
 - 3.8.6. Otros que le designe el Presidente.
- 3.9. En caso de que el Secretario cese sus funciones, hará entrega, bajo inventario a quien lo reemplace, de todos los útiles, enseres y/o acervo documentarios.
- 3.10. Todos los miembros e invitados del COMITÉ tendrán los siguientes deberes:
- 3.10.1. Informar a sus representadas o representados de los acuerdos firmes del COMITÉ, y velar por su ejecución por parte de los mismos.
 - 3.10.2. Guardar absoluta confidencialidad sobre la información que conozca como miembro del COMITÉ, debiendo informar o comunicar la misma únicamente a quienes necesariamente deban conocerla para el efectivo cumplimiento de los objetivos del COMITÉ.
 - 3.10.3. Realizar las tareas asignadas por el COMITÉ dentro del plazo conferido al efecto.
 - 3.10.4. Asistir a las sesiones a las que sean convocados personalmente o por medio de su suplente.
 - 3.10.5. Brindar la información que requiera el COMITÉ para la satisfacción del objetivo del mismo.
 - 3.10.6. Señalar un lugar para atender notificaciones del COMITÉ en nombre de su representada.
- 3.11. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contempladas en el presente reglamento, configurará causal suficiente para solicitar la instrucción para la sustitución del miembro temporal o suplente nombrado, lo cual deberá realizar en un plazo máximo de un mes calendario contado a partir de su notificación.

4. SESIONES

- 4.1. Las sesiones ordinarias del Comité será una vez cada seis meses, pudiéndose reunir extraordinariamente cuando las circunstancias lo exijan o el Presidente del Comité lo convoque al efecto.

- 4.2. Las sesiones se efectuarán en las oficinas de la AC, o en el lugar que expresamente se indique en la convocatoria respectiva.
- 4.3. En la primera sesión del año, el COMITÉ aprobará el programa anual de trabajo, el cual podrá ser revisado y modificado durante el transcurso del período anual de sesiones.
- 4.4. En la última sesión del año analizará y evaluará la forma en que se cumplió el programa, así como los resultados alcanzados. Dicho informe será entregado a los miembros del COMITÉ, personalmente o en el lugar señalado para atender notificaciones.
- 4.5. Para poder sesionar, el COMITÉ requerirá de un quórum constituido por el Presidente y la mayoría simple de sus miembros con derecho a voto.
- 4.6. El COMITÉ podrá levantar la sesión o suspender la discusión de un asunto determinado, cuando no se encuentre presente el representante de la dependencia al que compete directamente el asunto que ha de examinarse.
- 4.7. La agenda para cada una de las sesiones del COMITÉ será preparada por el Secretario en apego a las instrucciones impartidas por el COMITÉ o por el Presidente, y será remitida a los miembros que la conforman con una anticipación no menor a 5 días hábiles, salvo en casos de reuniones de emergencia.

5. LA VOTACION

- 5.1. Para la aprobación de un acuerdo, se deberá contar con la mayoría simple de los miembros presentes con derecho a voto, y para estos efectos las abstenciones no se computarán como votos.
- 5.2. En caso de empate la decisión corresponderá al Presidente del COMITÉ, quien contará para estos efectos con doble voto.

6. LA CONFORMACION DE SUB-COMITÉS Y GRUPOS DE TRABAJO

- 6.1. Para el cumplimiento del programa de trabajo, el COMITÉ podrá constituir Sub-Comités, en cuyo caso nombrará a un coordinador y a un secretario.
- 6.2. Los Sub-Comités podrán estar integrados por miembros Permanentes, Suplentes e invitados.
- 6.3. En los Sub-Comités deberá participar un representante de la institución al que le compete directamente al asunto que será examinado.
- 6.4. Al coordinador del Sub-Comité le corresponderán las siguientes funciones:
 - 6.4.1. Convocar las Sesiones del Sub-Comité, presidiéndolas y dirigiendo los debates.
 - 6.4.2. Velar por el cumplimiento de los objetivos dispuestos por el COMITÉ con la creación del Sub-Comité.
 - 6.4.3. Presentar un informe escrito al COMITÉ del avance y resultados obtenidos en cada sesión.
- 6.5. Al Secretario del Sub-Comité le corresponderán las siguientes funciones:
 - 6.5.1. Recibir, enviar y tramitar la correspondencia pertinente.

- 6.5.2. Preparar la Agenda para las sesiones del Sub - Comité, remitiéndola con al menos cinco días de anticipación a los miembros.
- 6.5.3. Redactar los informes correspondientes y demás documentos que le conciernan.
- 6.5.4. Realizar las convocatorias a sesiones por orden del Coordinador.
- 6.5.5. Otros que le designe el Coordinador.

CCA 17.055(b) Control de Calidad

[\(Ver MRAC-17.055 \(b\)\)](#)

1. PERSONAL

1.1. La experiencia nos ha enseñado que la pericia de quienes se dedican a la aviación es probablemente el factor más importante de su seguridad. Incluso con el equipo de detección más moderno y con sus procedimientos de seguridad bien proyectados el éxito va a depender siempre de la calidad y capacitación de las personas que lo utilizan o que siguen los procedimientos. Siempre debería considerarse la contratación, selección, instrucción y certificación del personal, si se desea que las medidas y controles de seguridad se apliquen adecuadamente y de forma que sean eficaces.

2. IMPORTANCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA SEGURIDAD:

- 2.1. La selección y formación del personal debe estar intrínsecamente relacionada con la seguridad.
- 2.2. Es necesario una formación profesional adecuada, permanente y actualizada, proporcionada de manera sistemática y organizada.
- 2.3. Dentro de la escala de conocimientos exigibles: Esenciales, Fundamentales y Especiales, se consideran Esenciales los contenidos en las Normas y recomendaciones de la OACI y demás organizaciones internacionales.
- 2.4. El Personal a ser empleado en el área de AVSEC a lo que se refiere en la inspección de pasajeros deberá poseer una certificación que lo habilite para tal trabajo, ésta será emitida por la AC. Todo solicitante de una certificación como inspector de seguridad y que lleve acabo actividades de inspección de pasajeros, reunirá los requerimientos mínimos enumerados a continuación, además de los que las Autoridades Competentes relacionadas en seguridad pública les solicite, así como la AC, considere necesario para su emisión.

3. CONTRATACIÓN

Debe tomarse en cuenta los siguientes procedimientos antes de decidir si un empleado o un posible candidato a personal de seguridad, tienen carácter idóneo y suficiente integridad para que pueda encomendárseles funciones de seguridad de la aviación. Se seguirán estos procedimientos sea cual fuere el empleo anterior del posible candidato, incluso si estaba relacionado con la seguridad de la aviación en otras funciones de la industria aeronáutica, autoridades de policía o militares.

4. FORMULARIO DE SOLICITUD

4.1. Todos los candidatos que traten de obtener empleo o de ser considerados para funciones de seguridad de la aviación completarán un formulario de solicitud dando los detalles respecto a un período de tiempo que determine la AC en materia de seguridad, acerca de lo siguiente como mínimo:

4.1.1. educación;

4.1.2. capacitación en la materia;

4.1.3. experiencia laboral

4.1.4. demás información pertinente que se considere necesaria por la empresa contratante para facilitar una verificación de antecedentes que confirmen la identidad del candidato y su experiencia previa, incluidos antecedentes criminales, de haberlos.

4.2. Además al formulario se le incorpora lo siguiente:

4.2.1. una declaración de que la información es completa y precisa;

4.2.2. una constancia de antecedentes policiales que contenga información que demuestre que el solicitante no ha sido condenado por delitos criminales y que si los tuvo la pena ha sido cumplida.

4.2.3. una declaración de que el candidato acepta que si presenta de forma falsa o equívoca los hechos, ello bastaría para rechazarle la oportunidad de empleo.

4.2.4. una autorización del candidato (o notificación, si esto no se requiere en virtud de la legislación nacional) de que puede consultarse a sus anteriores patronos, establecimientos didácticos, organismos del gobierno y referencias personales para verificar la información proporcionada por el candidato; y

4.2.5. la firma del candidato.

4.3. La compañía contratante deber conservar el formulario de solicitud mientras el candidato continúe empleado en la compañía y debe someter tal formulario a la inspección de la AC en materia de seguridad, si ésta lo solicita.

5. ENTREVISTA

5.1. Una persona responsable, idóneamente entrenada, entrevistará a cada candidato, asegurándose de que éste comprende lo siguiente:

5.1.1. la importancia que se da a tener buenos antecedentes en cuanto a su carácter; y

5.1.2. las repercusiones plenas de la declaración hecha en el formulario de solicitud.

5.2. Durante la entrevista la persona que la dirige:

5.2.1. se asegurará de los motivos por los que el candidato haya cesado en cualquier empleo anterior;

5.2.2. se asegurará de que no se ha omitido mencionar períodos de tiempo previos; y

5.2.3. Si es necesario tratará de obtener ulterior información pertinente.

5.3. Cuando se identifiquen datos no congruentes en los antecedentes de empleo del candidato, o cuando no parezca probable que pueda obtenerse verificación de la información proporcionada, el entrevistador de la empresa contratante indagará acerca de:

5.3.1. los detalles de las personas idóneas que puedan confirmar los hechos; y

5.3.2. otras formas independientes de documentos idóneos de confirmación, por ejemplo, un certificado de matrimonio o documentación de inmigración.

6. VERIFICACIÓN

6.1 Antes de que se ofrezca empleo al candidato, se obtendrá una confirmación por escrito de los 3 últimos patronos anteriores, establecimientos didácticos, etc., que figuren en la lista presentada por el candidato acerca de lo siguiente:

6.1.1 todas las fechas indicadas son precisas; y

6.1.2 no se conoce nada acerca del candidato que sugiera falta de seguridad o que represente de cualquier otro modo que no es idóneo para su empleo en funciones de seguridad de la aviación.

6.1.3 Cuando un candidato haya nombrado como garantes a determinadas personas, por ejemplo, para verificar lagunas de empleo, se confirmará la buena fe de cada una de estas personas y se tratará de obtener una verificación de cada una de los garantes nombrados.

6.1.4 Cuando el candidato haya presentado otros medios de prueba, serán examinados y convenientemente verificados. Si la verificación de los garantes o de otros medios de prueba son imposibles, se pedirá al candidato que proporcione otros garantes u otras pruebas, que puedan ser verificadas.

7. CRITERIOS DE SELECCIÓN

7.1 Condiciones

7.1.1 Tendrá no menos de dieciocho años

7.1.2 Nacionalidad. Debe ser del Estado en donde va a laborar.

7.2 Aptitud Física

7.2.1 Todo el personal de inspección debe estar en buen estado de salud física y mental, compatible con la capacidad de cumplir sus tareas de seguridad. El uso indebido, de drogas (inclusive el alcohol) será motivo de rechazo.

7.2.2 El certificado médico será emitido por un Médico Examinador designado por la AC; según Reglamento de Licencias.

7.2.3 **Agudeza Visual**. La agudeza visual debe ser igual o superior a 20/60 en ambos ojos, sin gafas ni lentes de contacto, o igual o superior a 20/20 en un ojo y a 20/30 en el otro con gafas o lentes de contacto. El solicitante deberá llenar el requisito relativo a la percepción de los colores.

- 7.2.4 **Oído.** La pérdida de la capacidad auditiva será inferior a 30 dB en cada oído en ensayos que se lleven a cabo mediante audiogramas para frecuencias inferiores a 2000 Hz.
- 7.2.5 **Habla.** Debe poder comunicarse verbalmente con claridad de forma eficiente y eficaz. En situaciones de crisis es imprescindible que el personal de inspección se comunique con otros sin dificultades graves al hablar.
- 7.2.6 **Olfato.** El personal de inspección deberá ser capaz de detectar olores, no tener ninguna deformidad grave, ni afección aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores.

7.3 Garantías personales en materia de seguridad.

- 7.3.1 Debe presentar récord de policía que certifique, que no hay antecedentes penales, para la renovación del certificado igualmente presentara el record de policía renovado.
- 7.3.2 El aspirante a un certificado de operador de seguridad deberá presentar antecedentes de empleo anteriores y certificación escolar del tercer año de secundaria terminado y aprobado.
- 7.3.3 El titular de un certificado de operador de seguridad prevista en el presente documento, no ejercerá las atribuciones y habilitaciones que su certificado le confiere, mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada. Por lo que deberá presentar una certificación de un laboratorio certificado por la AC.
- 7.3.4 El departamento de Recursos Humanos del empleador deberá realizar al oferente del certificado exámenes psicométrico y psicológico.
- 7.3.5 Demostrará ante la AC su capacidad para leer, escribir y hablar el idioma español.
- 7.3.6 El titular de un certificado de operador de seguridad prevista en el presente documento, dejará de ejercer las atribuciones y habilitaciones que su certificado le confiere, en cuanto tenga conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirles ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.
- 7.3.7 Deberá presentar antes de obtener el certificado cualquier documentación que requiera la legislación de ese Estado.

8. ENTRENAMIENTO REQUERIDO

- 8.1 El aspirante a un certificado de operador de seguridad debe completar con éxito el programa de instrucción de seguridad en un curso de instrucción reconocida ya sea de una escuela o instructor nacional o extranjero.
- 8.2 Se exige instrucción práctica por un mínimo de ocho horas en un puesto de control para la inspección de pasajeros.

9. CONDUCCIÓN PERSONAL

- 9.1 El personal de inspección ha de demostrar que es educado, que sabe presentarse y comportarse con la debida soltura y que sabe tratar al público con toda cortesía.

10. CONOCIMIENTOS

10.1 El aspirante debe demostrar que es capaz de reconocer, visualmente e interpretando imágenes de rayos X, armas, artefactos explosivos y otros objetos peligrosos.

10.2 Debe demostrar conocimientos y comprensión de los siguiente:

10.2.1 procedimientos de inspección de equipajes y pasajeros;

10.2.2 procedimientos de registro de pasajeros y de registro manual del equipaje;

10.2.3 formas de conservar pruebas;

10.2.4 procedimientos de intervención de la policía en el puesto de inspección de pasajeros;

10.2.5 legislación pertinente;

10.2.6 características de autoridad; y

10.2.7 análisis de perfiles terroristas.

10.3 El operador de seguridad que aspire a una habilitación como Instructor AVSEC deberá cumplir con los requerimientos de capacitación que se estipulan en el programa de capacitación de ese Estado.

11. PERICIA (de orden práctico)

11.1 El aspirante debe poseer experiencia práctica en el funcionamiento de:

11.1.1 aparatos de rayos X para inspección de equipaje;

11.1.2 detectores de metales de pórtico; y

11.1.3 detectores de metales manuales.

11.2 El aspirante debe demostrar que sabe aplicar aceptablemente métodos de:

11.2.1 registro de pasajeros; y

11.2.2 registro de equipaje.

11.3 Debe ser capaz de:

11.3.1 interpretar y distinguir diversas imágenes en la pantalla de rayos X; y

11.3.2 actuar de forma adecuada en caso de que descubra armas, bombas, artefactos peligrosos, etc.

11.4 Debe demostrar que puede comunicarse, comprender y hacerse comprender.

12. PRUEBAS Y EXAMENES

- 12.1 Los candidatos a los que haya de concederse la certificación deberán ser sometidos a pruebas y exámenes para asegurarse de que reúnen las condiciones, conocimientos y pericia necesarios para poder desempeñar las funciones del personal de inspección en los puestos de inspección de pasajeros.
- 12.2 Los aspirantes deben obtener una nota no inferior al 80% en la prueba escrita, así como deben pasar las pruebas prácticas en función de criterios subjetivos y objetivos que hayan de determinarse.
- 12.3 Las pruebas o exámenes de competencia serán anuales.
- 12.4 El Estado se basará en lo establecido en su programa de capacitación para aquellas pruebas que no tengan el porcentaje necesario para obtener la certificación.

13. PROCEDIMIENTOS QUE DEBE CUMPLIR EL ASPIRANTE A UN CERTIFICADO AVSEC.

- 13.1 Antes de que se le expida un certificado de Inspector de Seguridad al solicitante, este cumplirá con los requerimientos pertinentes a los numerales A y B, en materia de edad, conocimientos, experiencia, pericia y aptitud física estipulados.
- 13.2 El aspirante a un certificado de Inspector de Seguridad, deberá presentarse a la AC con la siguiente documentación:
- 13.3 Fotocopia de Cédula de Identidad
- 13.3.1 Antecedentes de policía vigente
 - 13.3.2 Certificado médico vigente
 - 13.3.3 Fotocopia de los certificados recibidos por las capacitaciones en materia de seguridad.
 - 13.3.4 Carta de la empresa donde labora o laboró, donde certifica la experiencia en materia AVSEC y/o como operador de equipos de seguridad.
 - 13.3.5 Identificación que lo acredite como policía auxiliar, si ese es el caso.
 - 13.3.6 2 fotografías de frente, tamaño carné.
 - 13.3.7 Constancia de pago del certificado..

14. VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD

- 14.1 El certificado del Inspector de Seguridad estará vigente, mientras no caduque la vigencia del certificado médico presentado para tal solicitud o para su debida renovación, el cual tendrá una vigencia de 12 meses.
- 14.2 El certificado perderá su validez cuando el Inspector de Seguridad haya dejado de ejercer las atribuciones que le confiere durante un período de revalidación. El certificado seguirá sin validez mientras la ACC no haya comprobado a su satisfacción, nuevamente la aptitud del Inspector de Seguridad para ejercer las atribuciones correspondientes.

15. CARACTERÍSTICAS DE LOS CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

15.1 Los certificados de Seguridad que la AC expedirá a los operadores de seguridad, tendrán las siguientes características:

15.1.1 Datos:

- 15.1.1.1 Fotografía del titular.
- 15.1.1.2 Número de Serie del Certificado.
- 15.1.1.3 Nombre del País y de la institución que lo emite.
- 15.1.1.4 Nombre completo del titular.
- 15.1.1.5 Dirección del titular.
- 15.1.1.6 Nacionalidad del titular.
- 15.1.1.7 Firma del titular.
- 15.1.1.8 Firma del Director General de la AC.
- 15.1.1.9 Sello de la ACC.
- 15.1.1.10 Habilitación otorgada, es decir si es Instructor AVSEC.

15.2 El operador de seguridad que aspire a una habilitación como instructor AVSEC deberá cumplir con los requerimientos de capacitación que se estipulan en el programa de capacitación de ese Estado.

15.3 Ejemplo de los certificados en la siguiente página.

EJEMPLO DEL CERTIFICADO PARA EL AGENTE DE SEGURIDAD DE LA AVIACION

NOMBRE DEL ESTADO

HOMBRE DE LA AAC LOGO AAC

iv Nombre (Name) viii

v Dirección (Address) vi Nacionalidad (Origin) iiii Fecha nac. (Birth date)

ix Capacitado para ejercer las atribuciones como (Qualified to exercise the privileges as):

xi Certificado # (Certificate)

x Fecha de emisión (Issued):

xiv Sexo (Sex) Estatura (Height) Peso (Weight) Ojos (Eyes)

viii Firma del titular x Director General
Holder's signature General Director

ANVERSO

xii Habilitaciones (Ratings):

()

AAC

REVERSO

EJEMPLO DEL CERTIFICADO MEDICO PARA EL AGENTE DE SEGURIDAD DE LA AVIACION

LOGO AAC NOMBRE DEL ESTADO
AAC NOMBRE DE LA AAC

CERTIFICADO MEDICO

Psicofísico # DOS

NOMBRE Y DIRECCIÓN:

Fecha Nacimiento	Estatura	Peso	Sexo	Ojos
------------------	----------	------	------	------

El portador reúne los requisitos psicofísicos que estipula el RAC-17

LIMITACIONES:

Fecha del examen: Lugar:

Nombre y firma del Médico:

Firma del Interesado:

ANVERSO

Este documento debe ir acompañado de su licencia respectiva.

Es obligación del titular de una Licencia portar el documento respectivo durante el ejercicio de la actividad aeronáutica para la cual se encuentra autorizado.

- Los períodos de vigencia de los certificados médicos son:
- 24 meses para el permiso de Estudiante de Piloto.
 - 24 meses para la licencia de Piloto Privado Avión-Helicóptero.
 - 24 meses para la licencia de Piloto Planeador.
 - 24 meses para la licencia de Piloto de Globo Libre.
 - 12 meses para la licencia de Piloto Comercial Avión - Helicóptero.
 - 12 meses para la licencia de Piloto de transporte de Línea Aérea de Avión- Helicóptero.
 - 12 meses para la licencia de Tripulante de Cabina.
 - 24 meses para la licencia de Controlador de Tránsito Aéreo.
 - 12 meses para el certificado del agente de seguridad AVSEC

Cuando el titular haya cumplido el intervalo de 24 meses especificado en las licencias de Piloto de Avión-Helicóptero, Controlador de Tránsito Aéreo, Planeador, Globo Libre, se reducirá a 12 meses.

El intervalo de 12 meses especificado para las licencias de Piloto de transporte, Comercial Avión - Helicóptero se reducirá a 6 meses.

REVERSO

SUBPARTE C SEGURIDAD AEROPORTUARIA

CCA 17.105(a) Intercambio de información y notificación

[\(Ver MRAC-17.105\)](#)

<p>LOGO AAC</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; font-size: small;"> LA INFORMACIÓN QUE SE PROPORCIONA EN ESTE INFORME ES RESTRINGIDA Y NO SE REVELARÁ A PERSONAS NO AUTORIZADAS </div>																					
<p>INFORME PRELIMINAR <input type="checkbox"/> FINAL <input type="checkbox"/> (Indique con X) SOBRE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA</p>																						
<p>Número de expediente:</p> <p>Fecha del informe: <small>[Día/mes/año]</small></p>																						
<p>EL INFORME PRELIMINAR SE DEBE COMPLETAR Y REMITIR A LA OACI EN UN PLAZO DE 30 DÍAS A PARTIR DEL SUCESO</p>																						
<hr/> <p>Requisitos de notificación estipulados en el Anexo 17, en el Artículo 11 del Convenio de La Haya o en el Artículo 13 del Convenio de Montreal</p> <hr/>																						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;"></th> <th style="width: 15%; text-align: center;">Realizado</th> <th style="width: 15%; text-align: center;">Intento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a) Acto de apoderamiento ilícito de una aeronave</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>b) Ataque contra un aeropuerto o instalaciones de navegación aérea</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>c) Ataque contra personas dentro de las instalaciones de la terminal del aeropuerto</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>d) Acto de sabotaje contra una aeronave</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>e) Ataque contra una aeronave en vuelo</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>f) Otros actos no especificados en esta lista</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table>			Realizado	Intento	a) Acto de apoderamiento ilícito de una aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	b) Ataque contra un aeropuerto o instalaciones de navegación aérea	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	c) Ataque contra personas dentro de las instalaciones de la terminal del aeropuerto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	d) Acto de sabotaje contra una aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	e) Ataque contra una aeronave en vuelo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	f) Otros actos no especificados en esta lista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Realizado	Intento																				
a) Acto de apoderamiento ilícito de una aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																				
b) Ataque contra un aeropuerto o instalaciones de navegación aérea	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																				
c) Ataque contra personas dentro de las instalaciones de la terminal del aeropuerto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																				
d) Acto de sabotaje contra una aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																				
e) Ataque contra una aeronave en vuelo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																				
f) Otros actos no especificados en esta lista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																				
<p>PARTE I: INFORMACIÓN ACERCA DEL SUCESO</p> <p>A. INFORMACIÓN GENERAL</p> <p>1. Estado que presenta el informe:</p> <p>2. Fecha del suceso: <small>[Día/mes/año]</small></p> <p>3. Hora del suceso: <small>[Hora local – reloj de 24 horas]</small></p> <p>4. Duración del suceso:</p>																						

B. DETALLES DEL ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

1. Información sobre el vuelo

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

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

Identificación del vuelo:

Tipo de aeronave:

Explotador:

Número de pasajeros:

Número de tripulantes:

Agentes de seguridad a bordo (si los hubiere):

Número de autores:

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

Aeropuerto de salida:
Nombre Estado

Destino previsto:
Nombre Estado

2. Aeronave

Estado de matrícula:

Número de matrícula:

Tipo de aeronave:

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

.....

3. Edificios o instalaciones del aeropuerto afectados:

.....

.....

.....

C. EL SUCESO

1. Ubicación de la aeronave:

- En tierra
- En vuelo

2. Instalación terrestre:

- En el aeropuerto
- Fuera del aeropuerto

3. Armas/artefactos empleados

Descripción	Real	Simulado
Arma núm. 1:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma núm. 2:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma núm. 3:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma núm. 4:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arma núm. 5:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Explosivos:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Incendiaris:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otros (describanse):		
.....		
.....		

4. Comunicaciones

4.1 Origen de la amenaza:

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

4.2 ¿Quién recibió la amenaza?

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

4.3 ¿Se formularon exigencias concretas? *(en caso afirmativo, explíquense)* Si No

.....

4.4 ¿Quién transmitió las exigencias a las autoridades de tierra? Si No

¿El piloto?

¿El autor?

Otras personas (describanse):

.....

5. Medidas para contrarrestar el hecho

5.1 ¿Se intentó de algún modo poner fin a las actividades del autor o autores)? Si No

5.2 En caso afirmativo, ¿por qué medios?

Negociación Fuerza Otros medios

5.3 Resultados:

Éxito Fracaso

5.4 ¿Entraron el autor o autores al puesto de pilotaje? Si No

En caso afirmativo, describanse los hechos:

.....

5.5 ¿Disponían los tripulantes de una lista de lugares que debían inspeccionar en caso de amenaza de bomba? Si No

5.6 ¿Estaban al tanto los tripulantes de los lugares en los que una bomba es menos peligrosa? Si No

5.7 Indíquese si el autor o los autores:

tenían conocimientos técnicos sobre el funcionamiento de la aeronave;

estaban familiarizados con el modelo de la aeronave;

conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación.

En caso afirmativo, explíquese:

.....

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

6.1 Enumérense los aeropuertos en orden cronológico:

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

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

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

En caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

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

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

en caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

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

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

En caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

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

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

En caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

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

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

En caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

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

Número total:.....

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

Alias:

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

Aeropuerto de embarque:.....
Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

.....
.....

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

Alias:

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

Aeropuerto de embarque:.....
Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

.....
.....

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

Alias:

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

Aeropuerto de embarque:.....
Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

.....
.....

- 8 -

E. SEGURIDAD DE AEROPUERTO

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

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

F. TERMINACIÓN DEL SUCESO

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

.....

2. Aeropuerto/aeronave

Número de personas afectadas:

	Muertos	Lesionados
Tripulantes
Pasajeros
Autores(s)
Otros

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

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

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

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

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

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

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

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

.....

.....

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

.....

3. Medidas adoptadas para devolver lo antes posible la aeronave y su carga, a sus legítimos poseedores:

.....

.....

.....

.....

.....

- 13 -

PARTE V: TODA OTRA INFORMACIÓN PERTINENTE

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

.....
Nombre

.....
Cargo

.....
Departamento

— FIN —

CCA 17.120 Comité AVSEC

[\(Ver MRAC-17.120\)](#)

1. Deben crearse Comités AVSEC, que incluya las siguientes funciones:
 - 1.1. Coordinen la aplicación de los requerimientos del PNSAC;
 - 1.2. Constituyan un foro para el debate de asuntos de seguridad de la aviación que afecten al aeropuerto y a sus usuarios; y
 - 1.3. Constituyan un medio de comunicación entre la AC, el comité nacional de seguridad de la aviación civil y aquéllos directamente involucrados en la aplicación de la seguridad de la aviación en los aeropuertos.
2. El Comité AVSEC debe estar constituido por los siguientes representantes :
 - 2.1. El Director o Administrador del Aeropuerto (o representante debidamente acreditado) y el CSA del aeropuerto, funcionarios principales que representen en el aeropuerto a las dependencias de: Unidad AVSEC y a quien esta unidad designe como asesor o invitado, policía aeroportuaria, Unidad táctica de explosivos, Unidad canina, migración, aduanas, control de tránsito aéreo, sanidad, protección y control fitosanitario , servicios de salvamento y extinción de incendios, control de estupefacientes y psicotrópicos, representante del Comité de Operadores y otros poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo;
 - 2.2. Cuando fuera necesario, podrían formar parte del comité otras personas, comprendidos: representantes del comité de facilitación del aeropuerto; y servicios de seguridad privada.
3. Entre las atribuciones del Comité AVSEC deberían incluirse las siguientes responsabilidades:
 - 3.1. Coordinar la aplicación del PNSAC en el aeropuerto;
 - 3.2. Supervisar y vigilar el programa de seguridad de aeropuerto, incluyendo las medidas especiales introducidas por la operador del aeropuerto, los operadores aéreos y los arrendatarios del aeropuerto;
 - 3.3. Utilizar como guía el manual del PNSAC o este manual;
 - 3.4. Confeccionar y mantener una lista de los puntos vulnerables, incluyendo el equipo y las instalaciones y servicios esenciales, y revisar de vez en cuando la seguridad de dichos puntos;
 - 3.5. Asegurarse de que las medidas y procedimientos de seguridad básicos son adecuados para afrontar amenazas, están en constante revisión y prevén situaciones normales y contingencias para períodos de alarma y situaciones de emergencia;
 - 3.6. Organizar evaluaciones e inspecciones de seguridad a intervalos irregulares;
 - 3.7. Asegurarse de que se cumplen las recomendaciones para mejorar las medidas y procedimientos de seguridad;
 - 3.8. Informar a la autoridad de seguridad competente acerca del estado actual de las medidas y procedimientos de seguridad en vigor en el aeropuerto, y dar traslado a dicha autoridad de cualquier problema relacionado con la protección del aeropuerto y sus servicios que no pueda ser resuelto a nivel local;

- 3.9. Tomar las disposiciones necesarias para la formación e instrucción del personal del aeropuerto y otros miembros del personal en materia de seguridad; y
- 3.10. Asegurarse de que en los planes de ampliación de los aeropuertos se incluyen las modificaciones que hayan de incorporarse a los sistemas y equipo de control de los aeropuertos.
4. Las disposiciones del Anexo 17 de la OACI tienen por objeto permitir a los Estados que gocen de mayor flexibilidad en la composición de los Comités AVSEC. En algunos Estados, quizás estimen conveniente asignar las responsabilidades del funcionamiento del Comité AVSEC a miembros seleccionados del comité nacional de seguridad de la aviación civil, aun cuando quizás no estén en el aeropuerto. En estos casos, es importante que se adopten disposiciones para los operadores aéreos y que las asociaciones de empleados del aeropuerto participen en las actividades del Comité AVSEC así constituido, de forma que puedan tenerse en cuenta las opiniones de estas organizaciones cuando se decida acerca de medidas de seguridad. Se debe establecer un reglamento interno del Comité AVSEC que indique la frecuencia de las reuniones, el mantenimiento de registro de las reuniones y el mecanismo para la adopción de acuerdos. Este reglamento debe estar incorporado la PSA aprobado.
5. Para mantener un elevado grado de flexibilidad y eficacia en las operaciones, algunos aeropuertos establecen un subcomité denominado comité operacional de seguridad que depende del Comité AVSEC. La selección de los miembros que constituyen este subcomité debería ser flexible para poder solucionar los problemas que se presenten. En estas situaciones, será conveniente que haya un equipo para hacer frente a los incidentes que hagan peligrar la seguridad y en el que participen la autoridad de policía, el operador del aeropuerto, los operadores aéreos y la dependencia local de servicios de seguridad.

CCA 17.130 Programa modelo de seguridad del operador del aeropuerto

[\(Ver MRAC-17.130\)](#)

1. OBJETIVO DEL PROGRAMA.

- 1.1 Se ha concebido el programa de seguridad de aeropuerto para satisfacer los requerimientos del Anexo 17 de la OACI.
- 1.2 El objetivo del programa de seguridad de aeropuerto es asegurarse de que se definan claramente las medidas de seguridad de la aviación y las responsabilidades correspondientes por parte de aquellos que han de aplicarlas. Deben aclararse e indicarse los detalles de todas las medidas que han de ser aplicadas en el aeropuerto para satisfacer los requerimientos del PNSAC.
- 1.3 Se publicará un programa de seguridad de aeropuerto y se elaborará para cada aeropuerto de los Estados que estén implicados en la aviación civil internacional y para todos los aeropuertos nacionales en los cuales se realizan operaciones de una magnitud que constituiría un blanco atractivo para los delincuentes en un acto de interferencia ilícita. Debería preparar el programa el oficial de seguridad de aeropuerto, en consulta con todos los usuarios del aeropuerto, y debería ser aprobado, firmado y fechado por el administrador del aeropuerto.
- 1.4 El programa debería redactarse de conformidad con el formato indicado en este CCA y ser sometido a la aprobación de la Autoridad pertinente en materia de seguridad. El programa será actualizado según el RAC-17.135
- 1.5 Se someterán a aprobación ante la Autoridad todas las enmiendas y variaciones propuestas del programa antes de ser implementadas.

- 1.6 El programa debe tener una clasificación confidencial y reservada de conformidad con las directrices nacionales, el contenido del mismo debe ser tramitado de acuerdo con las directrices nacionales para seguridad de documentos. ,

2. FUENTES DEL CONTENIDO

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

3. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR DEL AEROPUERTO

- 3.1 Operador del aeropuerto. Una descripción de las tareas concretas del personal del operador de aeropuerto involucrado en la aplicación del Programa de Seguridad de la Aviación.
- 3.2 Sección de seguridad de aeropuerto. Una descripción de las funciones y responsabilidades de la organización del departamento de seguridad del aeropuerto y del oficial de seguridad de aeropuerto
- 3.3 Autoridad de policía. Una descripción de las tareas de los diversos organismos de la autoridad de policía (nacional, provincial, local, de aeropuerto, etc.). Establecer con claridad las responsabilidades de cada persona para evitar una interpretación errónea de la función y responsabilidad concreta de cada una de las autoridades..
- 3.4 Otros organismos del gobierno. Describirlas funciones de otros organismos del gobierno (aduanas, inmigración, etc.) implicados en prestar apoyo al programa de seguridad de aeropuerto.
- 3.5 Operador aéreo. Describir la función de las líneas aéreas (tanto nacionales como extranjeras) que realizan operaciones en el aeropuerto y cualquier función o tarea de seguridad que se les haya asignado en apoyo del programa. Se debe incluir en un apéndice una lista de las personas responsables y sus sustitutos en cada línea aérea con todos los detalles pertinentes de la forma de ponerse en contacto con las mismas (números de teléfono, tanto de trabajo como de domicilio, dirección de la sede, etc.).
- 3.6 Arrendatarios del aeropuerto. Indicar la responsabilidad de los arrendatarios, cuándo se requiere su cooperación y asistencia y la forma en que pueden contribuir a la seguridad de la aviación.
- 3.7 Autoridades municipales. Indicar las tareas que se requerirán de cualesquiera autoridades municipales locales para prestar asistencia en la aplicación del programa de seguridad de aeropuerto.
- 3.8 Otras autoridades. Una descripción con respecto a otras autoridades involucradas en este programa (correos, comunicaciones, extinción de incendios, salud, etc.). Las funciones que desempeñan y la asistencia que puede exigírsele que proporcionen.

- 3.9 Aviación General. Indicar el impacto del Programa de Seguridad en las operaciones de la aviación general y sus efectos colaterales.

4. COMITÉ AVSEC

- 4.1 Atribuciones. Establecer los requerimientos pertinentes al Comité AVSEC en el PNSAC. Definir claramente sus atribuciones y responsabilidades con respecto a los procedimientos y medidas de acuerdo al PNSAC, destinadas a proteger eficazmente al aeropuerto contra actos de interferencia ilícita. El Comité debería reunirse periódicamente, en pleno o parcialmente como grupo operacional más pequeño, de preferencia a intervalos específicamente establecidos. Deben levantarse actas de cada reunión que, una vez aprobadas por los miembros del comité se distribuirán a las organizaciones involucradas.
- 4.2 Composición de los miembros. Preparar una lista de los miembros del Comité AVSEC, en la que deben incluirse todos los organismos participantes en la operación del aeropuerto que contribuyen al establecimiento y la aplicación de medidas de seguridad, comprendidos los miembros y otras personas designadas por los miembros. Se debe incluir una lista completa de los nombres, cargos, y cualquier otro dato pertinente, de todos los miembros del Comité AVSEC. El Gerente del Aeropuerto desempeñará la función de Presidente del Comité. El Coordinador de AVSEC de la AC prestará los servicios como asesor en seguridad, para el comité.

5. COMUNICACIONES

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

6. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO

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

control de acceso las 24 horas del día. Deberían también incluirse los procedimientos relativos a la seguridad fuera de las horas normales de operaciones.

6.4 Operaciones y organizaciones del aeropuerto.

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

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

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

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

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

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

6.4.7 Organizaciones militares o paramilitares. Se describen los puntos para establecer comunicaciones con las dependencias militares o paramilitares que realicen operaciones en el aeropuerto. Deberían incluirse los detalles de memorándums de entendimiento con estas instituciones.

7. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO

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

7.1 Seguridad de aeropuerto

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

7.1.2 Evaluar los antecedentes de las personas que solicitan la expedición de cualquier clase de pase. Indicar la forma en la que se realiza las rondas de

vigilancia I en las áreas públicas, en las áreas aeronáuticas y en las ZSR, incluida todas las patrullas fuera del aeropuerto para impedir posibles ataques a distancia y desde emplazamientos para lanzamiento de misiles.

- 7 1 3 Medios materiales; de seguridad. Una descripción de los materiales de seguridad relacionados con cercas, iluminación, sistemas de detección de intrusos, televisión en circuito cerrado, etc., que se aplican a las ZSR, a las aeronaves estacionadas y en plataformas, a las zonas públicas del edificio terminal y a los miradores de observación y estacionamiento de automóviles, a las instalaciones de aprovisionamiento en vuelo, a las zonas de carga aérea, a las zonas de mantenimiento de aeronave ya las instalaciones esenciales de aeropuerto.
- 7 1 4 Instalaciones para los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación.
- 7 1 5 Describir los medios materiales de seguridad utilizados para proteger las instalaciones de los servicios de tránsito aéreo, las comunicaciones y las ayudas para la navegación, junto con una evaluación de su vulnerabilidad a interferencias de ondas, mencionándose la importancia relativa de cada una de las instalaciones en relación con la seguridad de la navegación aérea.
- 7 1 6 Aviación General. Descripción de las medidas de seguridad aplicadas a la aviación general y cualesquiera otros procedimientos especiales aplicados a la tripulación o a los pasajeros que realizan operaciones hacia y desde el aeropuerto. Detallar el promedio de movimientos diarios con variaciones según la temporada y el número de aeronaves que permanentemente están estacionadas en el aeropuerto.

7.2 Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano

- 7 2 1 *Autoridad.* Citar la fuente jurídica para la aplicación de las medidas de seguridad y cualesquiera leyes locales. detallar los procedimientos que han de seguirse si alguna persona no permite ser registrada o que se le niega el embarque por cualquier motivo. Indicar en un apéndice las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado que están exentos de la inspección o del registro.
- 7 2 2 *Presentación y facturación.* Procedimientos de presentación y facturación para grupos de pasajeros o para pasajeros de alto riesgo, procedimientos para la protección del boleto aéreo, pases de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos. Indicar claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manejo de carga, de conformidad con las disposiciones del PNSAC.
- 7 2 3 *Documentos de viaje.* Procedimientos para verificar los documentos de identidad y de viaje del pasajero, incluyendo los pasajeros de origen, los pasajeros en trasbordo y los pasajeros en tránsito.
- 7 2 4 *Procedimientos de inspección.* Describir los procedimientos y medidas para la inspección, incluidas las proporciones mínimas de registro manual de ser aplicable, identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas, medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos, normas por alcanzar, procedimientos para personas con necesidades especiales, arreglos de inspección privada y medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos.

- 7 2 5 *Equipo.* Lista del equipo disponible en cada puesto de registro y las pruebas ordinarias requeridas, así como los procedimientos de mantenimiento requeridos para asegurar que se mantienen en servicio y satisfacen las normas requeridas antes de ser utilizados. Indíquense los detalles de los procedimientos por seguir cuando falla el equipo, o cuando, por cualquier otro motivo, está fuera de servicio.
- 7 2 6 *Personal de seguridad.* Describir los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además indicar la instrucción requerida (inicial, en el puesto de trabajo y de repaso) y los registros que se conservan de esa instrucción.
- 7 2 7 *Segregación y control.* Indicar la separación de las personas inspeccionadas de las no inspeccionadas, en el edificio terminal, después del puesto de inspección. Si no se logra esta separación, describanse los procedimientos suplementarios tales como una inspección secundaria en la zona de embarque.
- 7 2 8 *Describir* los procedimientos realizados para asegurar el control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por las zonas de la plataforma o son transportados por vehículos a las aeronaves.
- 7 2 9 *Procedimientos para el personal y la tripulación de vuelo.* Indicar si las medidas de seguridad se aplican a todo el personal del aeropuerto, tripulaciones de vuelo, policía y personal de otros organismos gubernamentales. Explicando los procedimientos para adoptar y manifestar claramente las medidas para evitar una falsa interpretación y asegurar una aplicación uniforme de estas medidas.
- 7 2 10 *Valija diplomática y mensajerías del gobierno.* Indicar los procedimientos aplicables a las valijas diplomáticas y mensajerías del gobierno. Explicar si las valijas diplomáticas pueden ser inspeccionadas y de ser así, indicar el procedimiento.
- 7 2 11 *Facilidades para dignatarios.* Describir los procedimientos para procesar las medidas que faciliten el desplazamiento de los dignatarios, indicando claramente la existencia de arreglos previos para el despacho privado de pasajeros que sean dignatarios o semi-privados, y las excepciones respecto a las vías de inspección normales de los pasajeros, reduciéndolas a un mínimo.
- 7 2 12 *Pasajeros de categoría especial.* Describir los procedimientos a seguir para pasajeros en custodia posiblemente perturbadores, por ejemplo personas en custodia, presos peligrosos, deportados, personas que sufren de enfermedades mentales, etc. Indicar claramente las diversas tareas de los organismos implicados. Hacer referencia concreta a la notificación de los operadores aéreos y al piloto al mando pertinente.
- 7 2 13 *Aviación General.* Mencionar los procedimientos para controles de seguridad, respecto a los pasajeros de aeronaves y a la tripulación de la aviación general, en particular durante situaciones de elevada amenaza.

7.3 Seguridad del equipaje de bodega

- 7.3.1 *Autoridad.* Describir la fuente en que se basa la autoridad jurídica para adoptar medidas de inspección y los procedimientos por seguir si una persona rechaza que su equipaje de bodega esté sometido a las inspecciones de rutina.

Elaborar una lista de las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado cuyo equipaje de bodega tiene un tratamiento especial de registro.

- 7.3.2 *Presentación y facturación.* Detallar el proceso de presentación y facturación del equipaje; el lugar en el que se realiza y cualesquiera arreglos especiales. Medidas e instalaciones para pasajeros viajando en grupo o de pasajeros de alto riesgo que sean distintos de los procedimientos normales.
- 7.3.3 *Indicación de los detalles de interrogación de cualquier pasajero.* Indicar claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manejo de carga de conformidad con las disposiciones del PNSAC.
- 7.3.4 *Presentación y facturación fuera del aeropuerto.* Si se autoriza la presentación y facturación fuera del aeropuerto o a la entrada del aeropuerto, se deben describir las medidas de protección contra actos de interferencia ilícita hasta que el equipaje sea cargado en la aeronave.
- 7.3.5 *Procedimientos de inspección.* procedimientos y medidas de inspección, incluida la proporción mínima de registro manual, de ser aplicable, y la identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas, medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos, normas a cumplir y medidas a tomar si se descubren armas o artefactos explosivos.
- 7.3.6 *Equipo.* Lista del equipo disponible en cada puesto de registro y los procedimientos ordinarios requeridos para prueba y mantenimiento, a fin de asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado. Indicar los detalles de los procedimientos por seguir cuando falla el equipo o, por cualquier motivo, está fuera de servicio.
- 7.3.7 *Personal de seguridad de equipaje facturado* Describir los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además, indicar la instrucción requerida (inicial, en el puesto de trabajo y de repaso) y los registros que se conservan de esa instrucción.
- 7.3.8 *Cotejo de los pasajeros y del equipaje facturado.* Describir los procedimientos para asegurarse que solamente se carga en la aeronave el equipaje facturado que pertenece a los pasajeros del vuelo correspondiente que realmente han embarcado en la aeronave y que el equipaje facturado se ha sometido a los controles necesarios de seguridad y está autorizada su abordaje en ese vuelo. Hacer una referencia concreta a las diversas categorías de pasajeros (de origen, de transferencia en la línea aérea y entre líneas aéreas, de pasajeros en tránsito que desembarcan). Debe mencionarse el uso de la automatización, describiendo el principio del sistema y lo que se logra con el mismo.
- 7.3.9 *Procedimientos para el personal del aeropuerto y la tripulación de vuelo.* Indicar si las medidas de seguridad se aplicarán a todos los miembros de la tripulación de vuelo. Explicar los procedimientos por adoptar e indicar claramente las medidas particulares para evitar una interpretación errónea y asegurar la aplicación uniforme de las medidas de seguridad.
- 7.3.10 *Equipaje no acompañado.* Describir los procedimientos respecto al equipaje que se ha separado de su propietario durante una interrupción del sistema de manipulación del equipaje, por referencia a los controles adicionales de seguridad a los que está sometido el equipaje antes de ser cargado a una aeronave.

- 7.3.11 *Zona de reclamo de equipaje.* Describir las medidas aplicables al equipaje facturado que no haya sido reclamado por el pasajero, incluyendo los detalles de la inspección o registro y el almacenamiento en condiciones de seguridad. Describir también las medidas para impedir que los pasajeros retiren artículos prohibidos escondidos en el equipaje facturado y en la zona de reclamo de equipajes que pudieran subsiguientemente ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita en la terminal del aeropuerto de llegada.
- 7.4 Seguridad de la carga aérea
- 7.4.1 La expresión "carga aérea" en el contexto de la seguridad de la aviación incluye, las mercancías normales, los reenvíos, los transbordos, los artículos de mensajerías no acompañados, el correo, el correo diplomático, los repuestos y provisiones de la compañía y el equipaje no acompañado que se expida como carga en una aeronave de transporte de pasajeros.
- 7.4.2 *Autoridad.* Describir la fuente jurídica de la que depende la autoridad para adoptar medidas de seguridad y cuál es el organismo responsable del cumplimiento.
- 7.4.3 *Procedimientos de seguridad.* Describir los procedimientos a seguir para el reconocimiento de los agentes acreditados, expedidores conocidos, carga conocida y no conocida, carga de trasbordo, la función del operador aéreo, verificaciones aleatorias, registros documentales, control de acceso, almacenamiento y transporte en condiciones de seguridad.
- 7.4.4 *Equipo.* Lista del equipo disponible para realizar la inspección de la carga aérea y las pruebas ordinarias requeridas, así como los procedimientos de mantenimiento impuestos para asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado. Indicar los detalles de los procedimientos a seguir cuando el equipo falla o, por cualquier otro motivo, está fuera de servicio.
- 7.5 Seguridad de las provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronave
- 7.5.1 *Autoridad.* Describir la fuente jurídica en la que se basa la autoridad para las medidas de seguridad y el organismo responsable de su cumplimiento.
- 7.5.2 *Procedimientos de seguridad.* Describir los procedimientos seguidos y las responsabilidades por referencia a provisiones conocidas y desconocidas, medios materiales de seguridad, medidas de control de acceso, almacenes de aduanas, sellos para mercancías que han sido sometidas a intromisión, búsqueda y sello de vehículos, carretillas para aprovisionamiento y contenedores, cargas múltiples, operaciones de aprovisionamiento en la parte aeronáutica, recibo y convalidación de envíos hacia las ZSR, medidas de seguridad de los operadores aéreos.
- 7.6 Control de armas de fuego y de otras armas.
- 7.6.1 *Legislación y reglamentación.* La legislación y los reglamentos nacionales establecen lo relativo a la portación de armas de fuego, o de otro tipo a bordo de las aeronaves, en la zona de salida para embarque, y a la llegada al aeropuerto. o la portación de éstas en la zona de jurisdicción del aeropuerto. Se deben citar las referencias con respecto a las disposiciones pertinentes de las leyes o decretos apropiados.

- 7.6.2 *Transporte de armas de fuego.* Describir el procedimiento para el manejo y transporte de armas de fuego en cumplimiento de las disposiciones del PNSAC, en el equipaje facturado, o como carga. Describir la función del operador aéreo y de la tripulación. Mencionar cualesquiera arreglos especiales por aplicar en las zonas de facturación y de recogida del equipaje.
- 7.6.3 *Tenencia de armas de fuego.* Describir la política nacional respecto a la portación autorizada de armas de fuego en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política. Explicar las tareas de los organismos implicados y las de los operadores aéreos. Indicar claramente la autoridad para portar armas concedida al personal de seguridad en vuelo, escoltas de presos, deportados o escoltas de dignatarios. Describir los procedimientos pertinentes, incluyendo la notificación al operador de la aeronave y al piloto al mando.
- 7.7 Seguridad de la aeronave
- 7.7.1 La responsabilidad básica para la seguridad de la aeronave incumbe al operador aéreo, en cuyos planes debería tenerse en cuenta el programa de seguridad del aeropuerto de forma que puedan coordinarse las medidas de seguridad.
- 7.7.2 *Control de acceso a la aeronave.* Describir las medidas de protección de la aeronave en tierra por referencia a las obligaciones de la tripulación de la aeronave y al personal de mantenimiento que presta servicios a la aeronave para identificar a las personas que se acercan o embarcan a la aeronave y para comprobar que las aeronaves que no están en servicio o son objeto de mantenimiento tengan todos los puntos de acceso asegurados y retiradas las escalerillas de acceso o las pasarelas de embarque de los pasajeros.
- 7.7.3 *Patrullas de seguridad.* Describir las patrullas de seguridad que se realizan en la parte aeronáutica, con los detalles de las comunicaciones que se proporcionan para control de seguridad y para control de tránsito aéreo local y el equipo de seguridad transportado.
- 7.7.4 *Precauciones previas al vuelo.* Describir las precauciones previas al vuelo que se adoptan regularmente durante situaciones de gran amenaza o a solicitud. Indicar claramente los organismos involucrados y sus respectivas tareas.
- 7.7.5 *Notificación de amenazas.* Describir los procedimientos para reaccionar cuando se tiene información indicando que una determinada aeronave puede ser sometida a un acto de interferencia ilícita y quién es responsable de aplicar las medidas adicionales de seguridad que se consideren necesarias para enfrentarse a la amenaza. Definir las responsabilidades en cuanto a informar a la AC en materia de seguridad si no es el organismo que inicia tales notificaciones de amenaza.
- 7.7.6 *Vuelos bajo creciente amenaza.* Describir los procedimientos por aplicar para determinados vuelos sometidos a creciente amenaza, incluidas las zonas aisladas de estacionamiento, la guarda particular de aeronaves, la escolta a las aeronaves en rodaje y la inspección de las trayectorias de aproximación y de despegue de los vuelos. Incluir un plano de los lugares de estacionamiento.
- 7.7.7 *Registro de aeronave.* Describir los procedimientos para la inspección y registro de aeronaves tanto en operaciones ordinarias como cuando una aeronave pueda ser objeto de gran amenaza. Determinar cuáles son los organismos que serán responsables de realizar el registro, la necesidad de listas de verificación

para evitar duplicación de esfuerzos, la buena iluminación y el personal bien entrenado con la ayuda de la tripulación de vuelo o el personal auxiliar técnico de la aeronave. Indicar las medidas que se deben adoptar si se descubren artefactos explosivos sospechosos y quien asume la responsabilidad de adoptar la decisión de trasladar o evacuar la aeronave y la de continuar las operaciones del aeropuerto.

7.8 Equipo de seguridad y especificaciones

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

8. RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA.

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

9. INSTRUCCIÓN SOBRE SEGURIDAD

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

10. APÉNDICES

- 10.1 Organigramas que se refieran a la estructura de organización del operador del aeropuerto y de la gestión de seguridad.
- 10.2 Mapa a escala del aeropuerto y de las zonas periféricas.
- 10.3 Mapa a escala detallada indicando la parte aeronáutica y la parte pública y las ZSR así como los puntos de control de acceso.
- 10.4 Mapa detallado de los edificios de la terminal incorporando la ubicación del equipo de seguridad.

- 10.5 Información para ponerse en contacto con los operadores aéreos.
- 10.6 Organizaciones y negocios privados que funcionan en el aeropuerto.
- 10.7 Lista de las personas exentas de las medidas de inspección o registro.
- 10.8 Legislación y reglamentación nacionales relativas a la portación de armas y de armas de fuego.
- 10.9 Plan de contingencia de aeropuerto, los planos que se usaran en el plan de contingencia debe se cuadrículados, para una mejor ubicación del sitio.

CCA 17.165(f) Sistema de control de accesos

[\(Ver MRAC-17.165 \(f\)\)](#)

- 1. Es recomendable que el sistema comprenda lo siguiente:
 - 1.1 Sistema integrado de CCTV debería utilizar equipos de vigilancia en colores.
 - 1.2 Contar con un número suficiente de cámaras de vigilancia por lo menos acorde al número de áreas o ZSR y accesos del aeropuerto.
 - 1.3 Ser capaz de grabar y reproducir cualquier segmento de tiempo de cualquiera de las áreas vigiladas.
 - 1.4 Personal operador de los controles del CCTV será el idóneo, suficiente y entrenado en el equipo CCTV.
 - 1.5 Personal operador del equipo del CCTV no podrá permanecer por más de 20 minutos realizando el control de las pantallas, pudiendo realizar rotaciones registradas en otros puestos de seguridad aeroportuaria que no impliquen limitaciones, pudiendo realizar periodos de descanso por 40 minutos, como el caso de los operadores de máquinas de rayos X.

CCA 17.170(b) Verificación de antecedentes

[\(Ver MRAC-17.170 \(b\)\)](#)

- 1. Realizar una verificación de antecedentes para confirmar la identidad de una persona y su experiencia previa, incluyendo sus antecedentes criminales de ser apropiado, como parte de la evaluación de personas idóneas para tener acceso sin escolta a una ZSR. Adicionalmente se deben establecer procedimientos especiales para la verificación de antecedentes de extranjeros y nacionales que han vivido fuera del Estado. Estas verificaciones se deben actualizar anualmente para garantizar que esas personas reúnen todavía los criterios requeridos. Deben adoptarse precauciones estrictas para evitar la expedición de permisos a personal que no necesite o que raramente necesite entrar en las ZSR. No debería utilizarse un cargo o un título como criterio para establecer la necesidad de un permiso. El mejor criterio es la frecuencia de la necesidad de acceso a las ZSR o el carácter de inspección que revistan las obligaciones de esa persona. Deberían establecerse claramente las excepciones a esta norma y deberían aprobarse comparándolas con las normas establecidas por la autoridad responsable.
- 2. Todas las compañías y organismos que realicen operaciones en el aeropuerto deben responder de la validez y necesidad de los permisos antes de expedirlos a su personal. Esto supondrá que son responsables de efectuar indagaciones adecuadas previas al empleo, o de

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

3. Una vez recibida una solicitud y habiéndose cerciorado de que la justificación declarada es válida, la operador del aeropuerto responsable debería transmitir la solicitud a uno o más de los órganos encargados de hacer cumplir la ley (policía, militares, aduanas, inmigración) para que se realice la verificación de antecedentes. Cada uno de estos organismos debería tener facultades para oponerse justificadamente a cualquier solicitud de permiso, basándose en motivos de seguridad cuando se considere que el candidato no reúne las condiciones necesarias para que se le autorice el acceso a la parte aeronáutica o a la ZSR. Dependiendo de los requerimientos legales de los Estados, dichas razones no tendrán que ser explicadas.
4. Una vez completada la verificación de antecedentes, la solicitud debería ser examinada nuevamente por el operador del aeropuerto responsable a fin de determinar a qué zona o ZSR necesita tener acceso el solicitante para cumplir con sus funciones descritas. Es obvio, por ejemplo, que un ingeniero de mantenimiento de aeronaves o una persona encargada de la limpieza de las aeronaves no necesita tener acceso a los edificios de la terminal de pasajeros; y por lo contrario, el personal de las tiendas y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y de limpieza de los edificios de la terminal no necesitan tener acceso a las áreas de operaciones de las aeronaves a fin de cumplir con sus obligaciones de servicio.
5. Cuando el solicitante satisfaga los requerimientos, el oficial que expide las autorizaciones debería decidir a qué zonas el solicitante puede entrar cuando sea absolutamente necesario para el ejercicio de las funciones de su puesto y asegure que solamente estas zonas están indicadas en el permiso mediante una codificación numérica, alfabética o por colores. Sin embargo, cabe señalar que en algunas ocasiones, al personal asignado normalmente a una zona específica, sus superiores pueden enviarlo a otras zonas por una razón determinada por lo que serán necesarios procedimientos en los que se reconozcan dichas necesidades.

CCA 17.175(b) Tabla de control de instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT)

NOMBRE DEL FUNCIONARIO DE SEGURIDAD:		ESPECIALIDAD				
		AVSEC				
TAREA	REFERENCIA GUIA	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	CERTIFICADO POR	
		OBSERVAR	OBSERVAR Y ASISTIR	EJECUCION	NOMBRE DEL INSTRUCTOR	FIRMA
ARCO DETECTOR DE METALES (PORTICO), 04 HORAS	RAC-17.175(b) RAC-17.280(a,4)					
DETECTOR DE METALES MANUAL, 04 HORAS	RAC-17.175(b)					
CONTROL DE ACCESO, 04 HORAS	RAC-17.175(b)					
INSPECCION FISICA DE EQUIPAJE DE MANO, 08 HORAS	RAC-17.175(b)					
INSPECCION FISICA DE EQUIPAJE DE BODEGA, 8 HORAS	RAC-17.175(b)					
EQUIPOS DE INSPECCION (estas horas deben ser completadas por cada equipo a utilizar), 24 HORAS	RAC 17.175(c) RAC-17.280(b)					

1. INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMULARIO DE INSTRUCCIÓN PRÁCTICA EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT)-

- 1.1 En el espacio Nivel 1, el instructor pondrá su nombre y fecha después de que el inspector/alumno haya observado y estudiado la tarea con el Instructor
- 1.2 En el espacio Nivel 2 el instructor pondrá su nombre y la fecha después de que el inspector/alumno haya observado y asistido al instructor en el desempeño de la tarea y el inspector confirme que entiende lo que se espera de el / ella.
- 1.3 En el espacio Nivel 3 el instructor pondrá la fecha, sus iniciales, su nombre y firma después de que el inspector/alumno haya completado la tarea correctamente y sin asistencia del instructor.
- 1.4 En el espacio asignado a los niveles, el instructor escribirá con bolígrafo negro o azul los datos requeridos según el 1.1.

2. NIVELES DE INSTRUCCIÓN

- 2.1 Nivel 1. Este nivel requiere que el personal de seguridad/alumno observe, estudie y repase todo el material de referencia aplicable a las tareas en las cuales recibirá entrenamiento. El instructor participará activamente en tal estudio y estará disponible para contestar cualquier pregunta. El instructor determinará cuando el inspector podrá progresar al próximo nivel.
- 2.2 Nivel 2. Este nivel requiere que el personal de seguridad observe y también asista al instructor en el desempeño de la tarea a ser completada. El Instructor inicia la demostración, después el inspector/alumno ejecuta y asiste, durante este proceso, el instructor determinará mediante el cumplimiento de la tarea y el nivel de ejecución, si el inspector/alumno ha comprendido. Una vez que el inspector/alumno llene estos requerimientos, el instructor firmará el encasillado del Nivel 2 de acuerdo al 1.1 y 1.2.
- 2.3 Nivel 3. Este nivel requiere que el personal de seguridad /alumno ejecute la tarea bajo la supervisión del instructor. Completada la tarea satisfactoriamente, el instructor firmará en el espacio del Nivel 3 según 1.1 & 1.2, certificando su finalización satisfactoriamente.

3. CLASIFICACIÓN DE OJT

- 3.1 Las tareas que se imparten durante la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), se han tomado de los diferentes tipos de inspección que requieren el personal de seguridad según lo establecido para cada especialidad. A su vez estas tareas están subdivididas en otros temas mas específicos que el instructor deberá repasar para confirmar que el personal de seguridad /alumno ha completado todo un nivel

CCA 17.185 Tabla de registro[\(Ver MRAC-17.185\)](#)

Fecha	Articulo	Nombre del Pasajero	Vuelo	Nombre del Oficial	Nombre del Supervisor	Observaciones (1)
Se debe indicar el lugar donde se encuentra decomisado el artículo, así como cualquier otro tipo de situaciones que se hubiesen presentado durante el proceso de decomiso.						

**SUBPARTE D SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO, EMPRESAS DE SEGURIDAD,
EMPRESAS DE ASISTENCIA EN TIERRA, AGENTES ACREDITADOS Y POSEEDORES DE
ACUERDOS DE ÁREAS DE USO EXCLUSIVO.**

CCA 17.245 Programa modelo de seguridad del operador aéreo, empresa de seguridad, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo

[\(Ver MRAC-17.245\)](#)

1. Obligaciones y organizaciones internacionales
 - 1.2 La estructura y funciones de la OACI y de la CEAC.
 - 1.3 La finalidad de los diversos convenios, del Anexo 17 de la OACI y del Doc. 30 de CEAC.

2. Obligaciones y responsabilidades nacionales
 - 2.2 La autoridad competente pertinente del Estado de matrícula
 - 2.3 La autoridad competente pertinente del Estado anfitrión de la operación
 - 2.4 PNSAC del Estado anfitrión

3. Política y organización de seguridad de la línea aérea
 - 3.2 Política de seguridad de la línea aérea
 - 3.3 Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de la aviación de la línea aérea
 - 3.4 Información y comunicaciones
 - 3.5 Descripción de las operaciones de la línea aérea

4. Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano
 - 4.2 Finalidad de la inspección y del registro
 - 4.3 Procedimientos de inspección y registro manual de los pasajeros de origen
 - a Normas de inspección y de registro
 - b Lugar de inspección o de registro
 - c Detalles del equipo de inspección
 - d Detalles del operador o proveedor del servicio
 - 4.4 Procedimientos para la inspección y el registro manual de pasajeros de trasbordo
 - a Normas de inspección y de registro
 - b Lugar de la inspección o del registro
 - c Detalles del equipo de inspección
 - d Detalles del operador o proveedor del servicio
 - 4.5 Lista de personas a las que se exime de la inspección y del registro
 - 4.6 Inspección y registro del equipaje de mano
 - a Normas de inspección y de registro
 - b Lugar de la inspección y del registro
 - c Detalles de la inspección del equipo
 - d Detalles del operador o del proveedor de servicio
 - 4.7 Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos
 - 4.8 Control del movimiento de la circulación de los pasajeros
 - 4.9 Medidas para categorías especiales de pasajeros
 - a Diplomáticos y otras personas privilegiadas
 - b Mensajerías del gobierno y valija diplomática
 - c Pasajeros de movilidad reducida y con problemas médicos
 - d Pasajeros no admisibles / deportado / prisioneros con escolta
 - 4.10 Política para pasajeros perturbadores
 - a Procedimientos en tierra
 - b Procedimientos a bordo
 - c Autoridad para utilizar medios de retención
 - d Procedimientos de notificación

- 5. Seguridad del equipaje facturado
 - 5.2 Finalidad de las medidas de seguridad
 - 5.3 Verificaciones de la identificación de los pasajeros
 - a Normas de las verificaciones
 - b Lugar de las verificaciones
 - 5.4 Interrogación de pasajeros
 - a Descripción de las preguntas
 - b Lugar de entrega del equipaje
 - c Detalles del proveedor del servicio
 - 5.5 Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje facturado de origen
 - a Normas para la inspección y registro
 - b Lugar de la inspección y registro
 - c Detalles del equipo de inspección
 - d Detalles del operador o del proveedor del servicio
 - 5.6 Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje de cabina transbordado
 - a Normas de inspección y registro
 - b Lugar de inspección y registro
 - c Detalles del equipo de inspección
 - d Detalles del operador o del proveedor de servicio
 - 5.7 Protección del equipaje de cabina
 - a Descripción de los procedimientos
 - 5.8 Procedimientos para presentación y facturación del equipaje fuera del aeropuerto.
 - 5.9 Procedimientos para la portación de armas de fuego y otras armas
 - a Disposiciones y reglamentación legales
 - b Procedimientos de aceptación Escoltas de prisioneros y deportados
 - 5 9 b 1 Guardaespaldas de dignatarios del gobierno
 - 5 9 b 2 Guardias de seguridad en vuelo
 - 5 9 b 3 Protección en tierra
 - 5.10 Manejo de bultos sospechosos
- 6. Seguridad del equipaje de la tripulación, de mano y de bodega
 - 6.1 Normas de inspección y registros
 - 6.2 Lugar de inspección y registro
 - 6.3 Detalles del equipo de inspección
 - 6.4 Detalles del operador o del proveedor de servicios
- 7. Cotejo del pasajero y del equipaje facturado
 - 7.1 Finalidad de las medidas
 - 7.2 Descripción de los procedimientos
 - a Detalles del equipo si es automatizado
 - b Detalles del manifiesto de ser pertinente
 - c Identificación de pasajeros que no se presentan
 - d Identificación de equipaje no acompañado.
 - 7.3 Procedimientos para la inspección del equipaje no acompañado
 - a Norma de inspección
 - b Lugar de la inspección
 - c Detalles del equipo de inspección
 - d Detalles del operador o del proveedor de servicio
- 8. Seguridad de la aeronave
 - 8.1 Finalidad de las medidas de seguridad
 - 8.2 Registros y verificaciones en la aeronave

- a Normas de registros y verificaciones
 - b Detalles del proveedor de servicio
- 8.3 Control de acceso a la aeronave
 - a Norma de control de acceso
 - b Detalles del proveedor de servicio
- 9. Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuesto de la línea aérea
 - 9.1 Finalidad de las medidas
 - 9.2 Descripción de las medidas en la dependencia de aprovisionamiento de línea aérea
 - a Norma de seguridad material de los locales
 - b Norma de control de acceso a los locales.
 - 9.3 Descripción de las medidas para despacho y transporte
 - a Norma del control de acceso a comidas preparadas
 - b Norma de control de acceso al depósito para despacho
 - c Normas de control de acceso a los vehículos
- 10. Seguridad de las operaciones de limpieza de aeronave
 - 10.1 Finalidad de las medidas
 - 10.2 Descripción de las medidas
 - a Norma de control de acceso a los depósitos para limpieza
- 11. Seguridad de la carga, encomiendas de mensajería, paquetes expreso y correo
 - 11.1 Finalidad de las medidas
 - 11.2 Descripción de las medidas para la carga
 - a Procedimientos de aceptación
 - b Plan y criterios para agentes acreditados
 - c Plan y criterios para expedidores conocidos
 - d Norma de inspección y examen físico
 - e Lugar de inspección y de examen físico
 - f Detalles del equipo de inspección
 - g Detalles del operador o del proveedor de servicio
 - h Lista de exenciones de la inspección de seguridad o examen físico
 - 11.3 Descripción de medidas para el equipaje no acompañado y efectos personales transportados como carga
 - a Norma de inspección y registro manual
 - b Lugar de inspección y registro
 - c Detalles del equipo de inspección
 - d Detalles del operador o proveedor del servicio
 - 11.4 Descripción de medidas para encomiendas de mensajería y paquetes expreso
 - a Procedimientos para la aceptación
 - b Norma de inspección y de registro
 - c Lugar de la inspección y registro
 - d Detalles del equipo de inspección
 - e Detalles del operador o del proveedor de servicio
 - 11.5 Descripción de medidas para el correo
 - a Procedimientos de aceptación
 - b Planes y criterios para autoridades de administración de correo acreditadas
 - c Planes y criterios para expedidores conocidos
 - d Norma de inspección
 - e Lugar de la inspección
 - f Detalles del equipo de inspección
 - g Detalles del operador
 - 11.6 Salvaguarda de la carga, encomiendas de mensajerías, paquetes expreso y correo
 - a Descripción de las medidas
 - 11.7 Procedimientos para el transporte de correo diplomático
 - 11.8 Tratamiento de carga o correo sospechosos

12. Contratación de personal
 - 12.1 Descripción de los procedimientos para contratación del personal de seguridad, incluidas las verificaciones de antecedentes
13. Instrucción del personal
 - 13.1 Descripción de la instrucción inicial para los siguientes grupos de personal
 - a Tripulación de vuelo
 - b Personal de seguridad que desempeña funciones de inspección, registro o verificación
 - c Personal que interroga a los pasajeros
 - d Instrucción en toma de conciencia de otra clase de personal, incluido el personal de manipulación en tierra
 - e Administradores y oficiales de seguridad de línea aérea
 - 13.2 Descripción de la instrucción repetitiva de los siguientes grupos de personal:
 - a Tripulación de vuelo
 - b Personal de seguridad que desempeña funciones de inspección y registro o verificación
 - c Personal que interroga a los pasajeros
 - d Instrucción en toma de conciencia del resto del personal, incluido el personal de manipulación en tierra
 - e Administradores y oficiales de seguridad de la línea aérea
14. Planificación de contingencia
 - 14.1 Descripción de planes para atender a las siguientes contingencias:
 - a Apoderamiento ilícito de aeronave
 - b Amenazas de bomba
 - c Descubrimiento de un artículo sospechoso o prohibido
 - d Falla del equipo
 - e Medidas mejoradas para un aumento del nivel de amenazas
 - f Vuelos de alto riesgo
15. Notificación de incidentes
 - 15.1 Descripción de los procedimientos de notificación de incidentes de seguridad de la línea aérea
16. Supervisión y vigilancia de la actuación
 - 16.1 Descripción de los arreglos de la línea aérea para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad y control de calidad
17. Procedimientos locales del aeropuerto

CCA 17.290 Formulario para el transporte de armas[\(Ver RAC-17.290\)](#)

Original y 3 copias distribuidas así:

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

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

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

REVISE:

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

TODAS LAS PERSONAS ARMADAS EN CABINA DEBERAN:

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

AUTORIZACION DE QUE EL ARMA VIAJE ABORDO:

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

PROCEDIMIENTOS PARA LOS OFICIALES EN CUSTODIA

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

INFORME AL CAPITAN:

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

Firma del capitán _____

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

CCA 17.295(a) Persona bajo control judicial o administrativo

[\(Ver RAC-17.295\(a\)\)](#)

1. Persona bajo control judicial o administrativa de alto riesgo se refiere a aquella persona que es de alto riesgo de escape determinado por la entidad de Cumplimiento de la Ley y que este descontando una pena o que haya cometido un crimen violento.
2. Persona bajo control judicial o administrativa de bajo riesgo se refiere a cualquier persona que no haya sido determinado como de alto riesgo por parte de la entidad de Cumplimiento de la Ley.

CCA 17.330 Formulario para amenaza de bomba[\(Ver MRAC-17.330\)](#)

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

Mensaje: (Palabras exactas del que llama)

¿DÓNDE SE HA COLOCADO LA BOMBA?

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

¿CUÁNDO EXPLOTARÁ?

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

¿QUÉ ASPECTO TIENE?

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

¿QUIÉN ES USTED?

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

¿POR QUÉ HA LLAMADO?

--

ANTECEDENTES (Haga un círculo sobre la respuesta adecuada)

Origen de la llamada

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

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

Identidad del que llama

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

Características de la voz

Fuerte	Suave	Aguda	Profunda
Ronca	Agradable	Otras	

Dicción

Rápida	Clara	Tartamudeando	Confusa
Lenta	Alterada	Nasal	Otros

Ruido de fondo

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

Acento

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

Maneras

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

Dominio del idioma

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

COMPLETE EL FORMULARIO Y TRANSMÍTALO AL PERSONAL RESPONSABLE

**CONVERSE ACERCA DE LA LLAMADA DE AMENAZA SOLAMENTE CON
LA PERSONA RESPONSABLE O CON LAS AUTORIDADES DE POLICÍA**