

**AGENCIA CENTROAMERICANA PARA LA SEGURIDAD
AERONAUTICA**

(ACSA)



**CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE
NAVEGACIÓN AÉREA**

(COCESNA)

Organismo Internacional de Integración Centroamericana

**“Programa Nacional de Contingencias
Aeroportuarias” (CONFIDENCIAL)**

Abril 2010

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Tabla de contenido | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 3 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| Tabla de contenido | | <i>Página</i> |
|--|--|---------------|
| Tabla de contenido | | 1 |
| Páginas efectivas | | 1 |
| Capítulo I – Principios generales | | |
| 1. | Definiciones y acrónimos | 1 |
| 2. | Introducción | 12 |
| 3. | Aplicabilidad | 12 |
| Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | | |
| 1. | Evaluación de amenazas | 1 |
| 1.1. | Generalidades | 1 |
| 1.2. | Proceso analítico | 1 |
| 1.3. | Determinación de la amenaza y criterios de vulnerabilidad | 2 |
| 1.4. | Perfil de grupos | 3 |
| 1.5. | Categorías de amenazas a la seguridad de la aviación | 4 |
| 1.6. | Análisis final | 5 |
| 2. | Gestión de riesgo | 9 |
| 2.1. | Introducción | 9 |
| 2.2. | Antecedentes | 9 |
| 2.3. | Concepto de gestión de riesgo | 9 |
| 2.4. | Matriz de gestión de riesgo | 10 |
| Capítulo III – Recolección y transmisión de información | | |
| 1. | Generalidades | 1 |
| 2. | Verificación de la información sobre amenaza | 1 |
| 3. | Difusión de la información sobre la amenaza a lo interno del Estado | 1 |
| 4. | Difusión de la información sobre la amenaza a otros Estados | 2 |
| 5. | Notificación de un acto de interferencia ilícita a los Estados afectados | 3 |
| 6. | Notificación a OACI de un acto de interferencia ilícita | 3 |
| Capítulo IV – Planes de contingencias aeroportuarias | | |
| 1. | Generalidades | 1 |
| 2. | Enfoque | 2 |
| 3. | Evaluaciones de seguridad | 3 |
| 4. | Programación de ejercicios (simulacros) | 3 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Tabla de contenido | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 3 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo V – Logística para la atención de una crisis

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Generalidades | 1 |
| 2. | Centro nacional de mando y control (CNMC) | 1 |
| 3. | Centro de operaciones de emergencia (COE) | 1 |
| 4. | Equipo de manejo de crisis (EMC) | 2 |
| 5. | Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves | 3 |
| 6. | Artefactos explosivos sospechosos | 3 |
| 7. | Información al público y familiares | 4 |

Capítulo VI – Servicios de tránsito aéreo (ATS)

| | | |
|----|---------------------|---|
| 1. | Generalidades | 1 |
| 2. | Medidas específicas | 1 |

Capítulo VII – Criterios de evacuación

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Generalidades | 1 |
| 2. | Tomar la decisión de evacuar | 1 |
| 3. | Planes de evacuación | 3 |
| 4. | Evacuación de servicios de tránsito aéreo | 4 |
| 5. | La decisión de volver a ocupar las instalaciones evacuadas | 5 |
| 6. | Instrucción al personal | 5 |

Capítulo VIII – Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Medidas iniciales | 1 |
| 2. | Mando | 2 |
| 3. | Control | 3 |
| 4. | Condiciones de intensificación de la amenaza | 3 |
| 5. | Provisión de servicios de navegación aérea | 4 |
| 6. | Apoyo de especialistas | 5 |
| 7. | Prensa y medios de comunicación | 5 |

Capítulo IX – Examen de incidentes y actos de interferencia ilícita

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Generalidades | 1 |
| 2. | Examen de incidentes y actos de interferencia ilícita | 1 |

Apéndices

| | | |
|-------------|---|---|
| Apéndice I. | Recopilación y difusión de la información concerniente a una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita. | 1 |
|-------------|---|---|

| | | |
|------------|---|---|
| Adjunto A. | Tabulación de la información requerida, destinatarios y fuentes posibles. | 5 |
|------------|---|---|

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Tabla de contenido | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 3 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | |
|--|----|
| Apéndice II. Centro de operaciones de emergencia (guía modelo) | 1 |
| Adjunto A. Lista de verificación de equipo necesario del COE | 12 |
| Apéndice III. Reporte modelo para la notificación de actos de interferencia ilícita. | 1 |
| Apéndice IV. Formulario para amenaza de bomba. | 1 |
| Apéndice V. Lista de verificación para búsqueda de la aeronave | 1 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Páginas efectivas | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 9 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Paginas efectivas

| Tabla de contenido | Páginas | Revisión | Fecha |
|---------------------------|----------------|-----------------|--------------|
| Tabla de contenido | 1 | Original | 30/04/2009 |
| Tabla de contenido | 2 | Original | 30/04/2009 |
| Tabla de contenido | 3 | Original | 30/04/2009 |

| Páginas efectivas | Páginas | Revisión | Fecha |
|--------------------------|----------------|-----------------|--------------|
| Páginas efectivas | 1 | Original | 30/04/2009 |
| Páginas efectivas | 2 | Original | 30/04/2009 |
| Páginas efectivas | 3 | Original | 30/04/2009 |
| Páginas efectivas | 4 | Original | 30/04/2009 |
| Páginas efectivas | 5 | Original | 30/04/2009 |
| Páginas efectivas | 6 | Original | 30/04/2009 |
| Páginas efectivas | 7 | Original | 30/04/2009 |
| Páginas efectivas | 8 | Original | 30/04/2009 |
| Páginas efectivas | 9 | Original | 30/04/2009 |

| Capítulo I – Principios generales | Páginas | Revisión | Fecha |
|--|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Definiciones y acrónimos | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 5 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 6 | Original | 30/04/2009 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Páginas efectivas | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 9 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | |
|------------------|----|----------|------------|
| 1.1 Definiciones | 7 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 8 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 9 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 10 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Definiciones | 11 | Original | 30/04/2009 |
| 1.2 Acrónimos | 11 | Original | 30/04/2009 |
| 1.2 Acrónimos | 12 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Introducción | 12 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Aplicabilidad | 12 | Original | 30/04/2009 |

| Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | Páginas | Revisión | Fecha |
|---|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Evaluación de amenazas | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 1.1 Generalidades | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 1.2 Proceso analítico | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 1.2 Proceso analítico | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 1.3 Determinación de la amenaza y criterios de vulnerabilidad | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 1.3 Determinación de la amenaza y criterios de vulnerabilidad | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 1.4 Perfil de grupos | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 1.4 Perfil de grupos | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 1.5 Categorías de amenazas a la seguridad de la aviación | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 1.5 Categorías de amenazas a la seguridad de la aviación | 5 | Original | 30/04/2009 |
| 1.6 Análisis final | 5 | Original | 30/04/2009 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Páginas efectivas | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 9 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | |
|-----------------------------------|----|----------|------------|
| 1.6 Análisis final, Tabla II-1.3a | 6 | Original | 30/04/2009 |
| 1.6 Análisis final, Tabla II-1.3b | 7 | Original | 30/04/2009 |
| 1.6 Análisis final, Tabla II-1.3c | 8 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Gestión de riesgo | 9 | Original | 30/04/2009 |
| 2.1 Introducción | 9 | Original | 30/04/2009 |
| 2.2 Antecedentes | 9 | Original | 30/04/2009 |
| 2.3 Concepto de gestión de riesgo | 9 | Original | 30/04/2009 |
| 2.3 Concepto de gestión de riesgo | 10 | Original | 30/04/2009 |
| 2.4 Matriz de gestión de riesgo | 10 | Original | 30/04/2009 |
| 2.4 Matriz de gestión de riesgo | 11 | Original | 30/04/2009 |
| Tabla II-2.4 | 12 | Original | 30/04/2009 |
| Tabla II-2.4 | 13 | Original | 30/04/2009 |
| Tabla II-2.4 | 14 | Original | 30/04/2009 |
| Tabla II-2.4 | 15 | Original | 30/04/2009 |
| Tabla II-2.4 | 16 | Original | 30/04/2009 |
| Tabla II-2.4 | 17 | Original | 30/04/2009 |

| Capítulo III – Recolección y transmisión de información | Páginas | Revisión | Fecha |
|--|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Generalidades | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Verificación de la información sobre amenaza | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Difusión de la información sobre la amenaza a lo interno del Estado | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Difusión de la información sobre la amenaza a lo interno del Estado | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Difusión de la información sobre la amenaza a otros Estados | 2 | Original | 30/04/2009 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Páginas efectivas | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 9 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | |
|---|---|----------|------------|
| 4. Difusión de la información sobre la amenaza a otros Estados | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 5. Notificación de un acto de interferencia ilícita a los Estados afectados | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 6. Notificación a OACI de un acto de interferencia ilícita | 3 | Original | 30/04/2009 |

| Capítulo IV – Planes de contingencias aeroportuarias | Páginas | Revisión | Fecha |
|---|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Generalidades | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 1. Generalidades | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Enfoque | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Evaluaciones de seguridad | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Programación de ejercicios (simulacros) | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Programación de ejercicios (simulacros) | 4 | Original | 30/04/2009 |

| Capítulo V – Logística para la atención de una crisis | Páginas | Revisión | Fecha |
|--|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Generalidades | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Centro nacional de mando y control (CNMC) | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Centro de operaciones de emergencia (COE) | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Centro de operaciones de emergencia (COE) | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Equipo de manejo de crisis (EMC) | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Equipo de manejo de crisis (EMC) | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 5. Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 6. Artefactos explosivos sospechosos | 3 | Original | 30/04/2009 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Páginas efectivas | FECHA: 26/04/2010 | Página 5 de 9 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | |
|--|---|----------|------------|
| 6. Artefactos explosivos sospechosos | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 7. Información al público y familiares | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 7. Información al público y familiares | 5 | Original | 30/04/2009 |

| Capítulo VI – Servicios de tránsito aéreo (ATS) | Páginas | Revisión | Fecha |
|--|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Generalidades | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Medidas específicas | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Medidas específicas | 2 | Original | 30/04/2009 |

| Capítulo VII – Criterios de evacuación | Páginas | Revisión | Fecha |
|---|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Generalidades | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Tomar la decisión de evacuar | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Tomar la decisión de evacuar | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Planes de evacuación | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Planes de evacuación | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Evacuación de servicios de tránsito aéreo | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Evacuación de servicios de tránsito aéreo | 5 | Original | 30/04/2009 |
| 5. La decisión de volver a ocupar las instalaciones evacuadas | 5 | Original | 30/04/2009 |
| 6. Instrucción al personal | 5 | Original | 30/04/2009 |
| 6. Instrucción al personal | 6 | Original | 30/04/2009 |

| Capítulo VIII – Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita | Páginas | Revisión | Fecha |
|---|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Medidas iniciales | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 1. Medidas iniciales | 2 | Original | 30/04/2009 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Páginas efectivas | FECHA: 26/04/2010 | Página 6 de 9 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | |
|---|---|----------|------------|
| 2. Mando | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Control | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Condiciones de intensificación de la amenaza | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Condiciones de intensificación de la amenaza | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 5. Provisión de servicios de navegación aérea | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 5. Provisión de servicios de navegación aérea | 5 | Original | 30/04/2009 |
| 6. Apoyo de especialistas | 5 | Original | 30/04/2009 |
| 7. Prensa y medios de comunicación | 5 | Original | 30/04/2009 |

| Capitulo IX – Examen de incidentes y actos de interferencia ilícita | Páginas | Revisión | Fecha |
|--|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Generalidades | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Examen de incidentes y actos de interferencia ilícita | 1 | Original | 30/04/2009 |

| Apéndice I. Recopilación y difusión de la información concerniente a una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita. | Páginas | Revisión | Fecha |
|--|----------------|-----------------|--------------|
| 1. Objetivo | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Examen de incidentes | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Asignación de la responsabilidad | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Asignación de la responsabilidad | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Asignación de la responsabilidad | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Resumen de las medidas | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Resumen de las medidas | 4 | Original | 30/04/2009 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Páginas efectivas | FECHA: 26/04/2010 | Página 7 de 9 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | |
|--|---|----------|------------|
| Adjunto A .al apéndice I Tabulación de la información requerida, destinatarios y fuentes posibles. | 5 | Original | 30/04/2009 |
| Adjunto A .al apéndice I Tabulación de la información requerida, destinatarios y fuentes posibles. | 6 | Original | 30/04/2009 |
| Adjunto A .al apéndice I Tabulación de la información requerida, destinatarios y fuentes posibles. | 7 | Original | 30/04/2009 |

| Apéndice II. Centro de operaciones de emergencia (guía modelo) | Páginas | Revisión | Fecha |
|---|---------|----------|------------|
| 1. Generalidades | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Ubicación | 1 | Original | 30/04/2009 |
| 2. Ubicación | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Diseño | 2 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Diseño | 3 | Original | 30/04/2009 |
| 3. Diseño | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Equipo de comunicaciones | 4 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Equipo de comunicaciones | 5 | Original | 30/04/2009 |
| 4. Equipo de comunicaciones | 6 | Original | 30/04/2009 |
| 5. Equipo en general | 6 | Original | 30/04/2009 |
| 5. Equipo en general | 7 | Original | 30/04/2009 |
| 5. Equipo en general | 8 | Original | 30/04/2009 |
| 6. Personal | 9 | Original | 30/04/2009 |
| 7. Conclusión | 9 | Original | 30/04/2009 |
| 7. Conclusión | 10 | Original | 30/04/2009 |
| Adjunto A .al apéndice II Lista de verificación de equipo necesario del COE | 11 | Original | 30/04/2009 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Páginas efectivas | FECHA: 26/04/2010 | Página 8 de 9 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | |
|---|----|----------|------------|
| Adjunto A .al apéndice II Lista de verificación de equipo necesario del COE | 12 | Original | 30/04/2009 |
| Adjunto A .al apéndice II Lista de verificación de equipo necesario del COE | 13 | Original | 30/04/2009 |
| Adjunto A .al apéndice II Lista de verificación de equipo necesario del COE | 14 | Original | 30/04/2009 |

| Apéndice III Reporte modelo para la notificación de actos de interferencia ilícita | Páginas | Revisión | Fecha |
|--|---------|----------|------------|
| Apéndice III | 1 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 2 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 3 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 4 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 5 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 6 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 7 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 8 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 9 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 10 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 11 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 12 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice III | 13 | Original | 30/04/2009 |

| Apéndice IV Formulario para amenaza de bomba. | Páginas | Revisión | Fecha |
|---|---------|----------|------------|
| Apéndice IV. | 1 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice IV. | 2 | Original | 30/04/2009 |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Páginas efectivas | FECHA: 26/04/2010 | Página 9 de 9 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| Apéndice V Lista de verificación para búsqueda de la aeronave | Páginas | Revisión | Fecha |
|---|---------|----------|------------|
| Apéndice V. | 1 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice V. | 2 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice V. | 3 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice V. | 4 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice V. | 5 | Original | 30/04/2009 |
| Apéndice V. | 6 | Original | 30/04/2009 |

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo I – Principios generales

1. Definiciones y acrónimos

1.1. Definiciones

Actos de interferencia ilícita: actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

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

Actuación humana: capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad 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.

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

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

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

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

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Aeropuerto internacional: todo aeropuerto designado por el Estado miembro del sistema MRAC en cuyo territorio está situado, como puesto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, procedimientos similares.

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

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

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

Área 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 clasificación de equipajes: espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.

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

Área de uso exclusivo: 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.

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

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

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

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

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.

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

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

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

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

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 de los Estados miembros del sistema RAC y en concordancia a las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

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 de los Estados miembros del sistema RAC 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.

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

Control de estupefacientes: medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

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

Control de seguridad: medios para prevenir que se introduzcan armas, explosivos o u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

actos de interferencia ilícita.

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

Dependencia de Inteligencia del Estado: es la autoridad competente encargada de la manejar la inteligencia y la seguridad nacional de un Estado.

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

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

Empresa de Seguridad: empresa privada que presta o provee servicios de seguridad a terceros dentro de las instalaciones aeroportuarias. 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: artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Equipaje de transferencia: equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero o de una aeronave del explotador aéreo.

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

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

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

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

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

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 5 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

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.

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

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

Expedidor reconocido:

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

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

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

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

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

Inspección 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.

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

Inspección: 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.

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

| | | | |
|--|------------------------------------|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 6 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

despacho.

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

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

Mercancías: véase definición de carga.

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

Oficial de Cumplimiento de la Ley: agente encargado del cumplimiento de la ley.

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

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

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.

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

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

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 7 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

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

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

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

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

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

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

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

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

Persona con impedimentos (con movilidad reducida): toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental,

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 8 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

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

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

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

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

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

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

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.

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

Principios relativos a factores humanos: principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

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

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 9 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

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

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

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

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.

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

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

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

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

Seguridad aeroportuaria: es la autoridad competente encargada de la conservación del orden público, la defensa de la sociedad y de hacer cumplir la Ley, en todo aeropuerto que presta servicio a la aviación civil internacional, y que cumple los requisitos del MRAC-17.180 y el programa de nacional de seguridad.

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

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

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

Sistema de detección de explosivos (EDS): sistema o combinación de diferentes

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 10 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

técnicas con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, material explosivo contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

Suministros:

Suministros para consumo (avitallamiento): mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

Suministros para llevar (mercancías): mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

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

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

Tarjetas de identificación: véase “Permisos”.

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

Verificación de antecedentes: verificación de la identidad, y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, si corresponde, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de 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.

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 11 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

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

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

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

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

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

1.2. Acrónimos

| | |
|--------------|--|
| AC | Autoridad competente |
| AFS | Servicio fijo aeronáutico |
| ASTP | Conjunto de material didáctico sobre seguridad de la aviación |
| ATS | Servicio de tránsito aéreo |
| AVSEC | Seguridad de la aviación |
| BD | Desmantelamiento de bombas |
| CDI | Centro de descanso e información |
| CIT | Centro telefónico de información |
| CNCC | Centro nacional de coordinación y control |
| COE | Centro de operaciones de emergencia |
| EDDS | Sistema de detección de artefactos explosivos |
| EDS | Sistema de detección de explosivos |
| EMC | Equipo de manejo de crisis |
| EMT | Equipo de gestión de emergencia |
| EOD | Proceso de eliminación, destrucción o neutralización de municiones |

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo I – Principios generales | FECHA: 26/04/2010 | Página 12 de 12 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | |
|-----------------|--|
| | explosivas |
| IED | Artefacto explosivo improvisado |
| OACI | Organización de Aviación Civil Internacional |
| PANS-ATM | Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión del tránsito aéreo |
| PCA | Programa de contingencias de aeropuerto |
| PEA | Programa de emergencias aéreas |
| PNCA | Plan Nacional de Contingencias aeroportuarias |
| PNCC | Programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil |
| PNSAC | Programa nacional de seguridad de la aviación civil |
| PoC | Punto de contacto |
| PSA | Programa de seguridad de aeropuerto |
| PSOA | Programa de seguridad del operador aéreo |
| PTI | Determinación precisa del objetivo |
| PVM | Puesto de mando avanzado |
| SAR | Búsqueda y salvamento |

2. Introducción

2.1. Este Plan Nacional de Contingencias Aeroportuarias (PNCA) tiene como objetivo establecer las medidas y procedimientos nacionales para el manejo de crisis, los cuales establecerán orientación en el desarrollo e implementación de los diferentes planes de contingencia a nivel aeroportuario.

2.2. Los planes de emergencias de aeropuerto (PEA) son por naturaleza “reactivos” y son establecidos para responder a incidentes ocurridos en vuelo o en tierra (los cuales son primariamente emergencias relativas a la seguridad operaciones aun cuando ellos hayan podido iniciarse por una situación relativa a la seguridad de la aviación) y esta desarrollador para mitigar las consecuencias o impacto de estos incidentes. Los planes de contingencia de aeropuerto (PCA) son más “proactivos” e incluyen medidas y procedimientos para atender varios niveles de amenaza, análisis de riesgo y medidas asociadas a los mismos para mitigar los efectos de estos. Este PNCA está desarrollado para anticipar eventos y preparar a las entidades involucradas en caso de las contingencias. Tanto en los PEA como en los PCA, los recursos, instalaciones y personal deben ser identificados de manera que se de apoyo a dichos planes.

3. Aplicabilidad

3.1. Este plan será aplicable a nivel nacional por parte de las entidades involucradas en:

- a. el análisis de la amenaza y gestión de riesgo;
- b. la respuesta de las contingencias aeroportuarias

3.2. Asimismo, este plan pretende establecer criterios que deberán ser seguidos por los operadores de aeropuertos y entidades involucradas en el desarrollo, implementación y revisión de los PCA

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas

1. Evaluación de amenazas

1.1. Generalidades

1.1.1. El Anexo 17 exige que se evalúe constantemente el grado de amenaza para las operaciones de la aviación civil en su territorio y ajuste en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil. En este requisito se atiende a dos conceptos, la evaluación de amenazas y la gestión de riesgos; y conjuntamente constituyen la base de una respuesta viable y rentable en materia de seguridad, frente a aquellas amenazas que tienen como blanco la aviación civil.

1.1.2. Una de las tareas más difíciles para los profesionales en seguridad de la aviación es diseñar un plan eficaz de seguridad que esté correlacionado con las amenazas a la aviación civil. La determinación precisa de la amenaza o amenazas debe ser la primera etapa del proceso.

1.1.3. Se ha preparado, por consiguiente, y se describe en este Capítulo una metodología para evaluación de amenazas y un mecanismo de gestión de riesgos. Hay múltiples beneficios en la aplicación de esta metodología. Esta metodología es polifacética por cuanto puede aplicarse a evaluar las amenazas a un operador aéreo, a un operador de aeropuerto o al Estado. En segundo lugar, como la mayoría de las organizaciones tiene recursos humanos y tecnológicos limitados, una válida evaluación de las amenazas puede todavía realizarse aunque no se haya recibido información importante de carácter reservado ni se cuente con abundante personal especializado; puesto que se usa un enfoque analítico cuantitativo. Además, uno de los principales beneficios del uso de esta metodología es que ofrece un procedimiento fiable para identificar la amenaza, lo cual a su vez ayuda a los profesionales en seguridad y a otros encargados de la adopción de decisiones a asignar de forma óptima los fondos para adquirir equipo crítico de seguridad y desplegar el personal. Este último aspecto es parte del concepto de gestión de riesgo y se analiza en un apéndice por separado.

1.1.4. Puede reconocerse fácilmente que la responsabilidad de evaluar la índole y el grado de amenazas a la aviación civil en nuestro Estado puede ser delegado a otra entidad, tal como un servicio de inteligencia o un componente militar, y no directamente a la AC. Por consiguiente, se proporcionan estos textos de orientación primariamente para prestar asistencia al Estado en aras del cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, si no tuvieran ningún otro proceso útil de evaluación de amenazas a la aviación civil. La finalidad es que la autoridad designada responsable de evaluar las amenazas considere si pudiera adaptar este modelo, según sea necesario para hacerlo corresponder a las circunstancias particulares del Estado.

1.2. Proceso analítico

1.2.1. Al concebirse una metodología de evaluación de amenazas es preferible utilizar un enfoque sistemático y cuantificable, para evaluar lo que constituiría una amenaza, o amenazas concretas, a un operador de aeropuerto, a un operador aéreo o al Estado. En

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

la estructura de este enfoque metodológico, se aplican, por consiguiente, tres principios fundamentales de seguridad: identificar, aplicar y mantener. Cuando se realiza una evaluación de amenazas, el analizador utiliza principalmente el primer principio, identificar, mientras que los otros dos principios desempeñan una función significativa en el proceso de gestión del riesgo.

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

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

1.3. Determinación de la amenaza y criterios de vulnerabilidad

1.3.1. El analizador debe en primer lugar determinar la amenaza y los criterios de vulnerabilidad antes de realizar la evaluación, decidiendo acerca de sus puntos de concentración o “centros de gravedad”. Pueden definirse los centros de gravedad como aquellos factores o criterios que se estima que tienen el peso o valor máximos en un proceso determinado. Los centros de gravedad se modifican según el “sistema” que se esté estudiando. Ejemplos de sistemas son el Estado, un operador de aeropuerto, un operador aéreo o un grupo de personas.

1.3.2. Este enfoque metodológico puede adaptarse a cualquier sistema mencionado anteriormente, siempre que el proceso se construya a base de valores cuantificables adscritos a los centros de gravedad seleccionados. Al reconocerse que la mayoría de las organizaciones tienen recursos humanos y tecnológicos limitados, un enfoque analítico cuantitativo requiere menos información para llegar a una conclusión. Se dirige también el análisis a considerar solamente datos pertinentes con objetividad en lugar de una especulación subjetiva.

1.3.3. En este proceso se utilizan dos facetas del análisis que en su conjunto constituyen un medio fiable de evaluar la amenaza y de determinar una respuesta en materia de

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

seguridad mediante la aplicación de medidas de gestión del riesgo. En primer lugar, debe comprenderse que un acto deliberado de interferencia ilícita contra la aviación civil debe por definición ser premeditado y realizado por los delincuentes con un fin. Esto significa que alguien tiene un motivo para realizar un acto de interferencia ilícita y, por lo tanto, prosigue con el plan y lo ejecuta. Por consiguiente, antes de evaluar la forma por la que puede realizarse un acto de interferencia ilícita contra un blanco, el analizador debe primero considerar los motivos por los que se cometería un acto de interferencia en la aviación civil y la probabilidad de que se perpetre. (Esta premisa elimina la posibilidad de utilizar esta metodología para analizar una amenaza respecto a un incidente en el que se perturban las operaciones aéreas a cargo de un pasajero perturbado o mentalmente inestable cuyas acciones no puedan predecirse y que sean espontáneas.)

1.3.4. El siguiente paso sería crear instrumentos de trabajo para prestar asistencia en el proceso de evaluación. El instrumento de trabajo para esta metodología ha sido denominado “matriz de vulnerabilidad”. Las dos matrices de vulnerabilidad descritas en este Capítulo se pueden combinar para constituir el análisis final en un proceso de seguimiento de gestión de riesgo o pueden utilizarse independientemente una de la otra dependiendo de las necesidades del analizador. Debe señalarse que para evaluar las vulnerabilidades de un aeropuerto, debe utilizarse como mínimo la matriz sobre categorías de amenazas a la seguridad de la aviación.

1.3.5. Para fines de estos textos de orientación, la matriz de vulnerabilidad núm. 1 realiza un perfil de un grupo que tiene el potencial de perpetrar actos de interferencia ilícita (véase la Tabla II-1.3a). La segunda matriz se extiende a categorías de amenazas a la seguridad de la aviación que puedan adaptarse para evaluar la amenaza dirigida a un blanco potencial, tal como un operador de aeropuerto, o para evaluar la actitud en materia de seguridad de la aviación de un operador aéreo o al Estado (véanse las Tablas II-1.3b y II-1.3c).

1.4. Perfil de grupos

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

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

1.4.3. Lo esencial del sistema puede describirse como la voluntad y los medios de un grupo para convertir metas teóricas, tales como programas políticos o causas religiosas en aplicación práctica, mediante operaciones de vigilancia, adquisición de armas, desarrollo de fuentes de financiación e instrucción de operativos.

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

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

1.4.5. El atributo de población se refiere a la existencia de una red de apoyo amplia constituida por simpatizantes locales u otros que pueden proporcionar un refugio seguro, alimento y dinero al grupo, sea de conformidad con los objetivos del grupo sea posiblemente por miedo o coacción.

1.4.6. El mecanismo de combate es el atributo asignado a desempeñar las medidas del grupo en prosecución del logro de sus objetivos. Podríamos referirnos a estos miembros del grupo como “combatientes” por ejemplo piratas aéreos o “técnicos” tales como constructores de bombas.

1.4.7. En relación con los cinco atributos mencionados, pueden añadirse otras categorías funcionales secundarias a la profundidad del análisis deseada por el analizador. Estas categorías secundarias pueden incluir factores tales como la capacidad del grupo en cuanto a cometer acciones violentas, lugar y antecedentes de actividades previas y nivel de compromiso con su finalidad ideológica (es decir, ataques por suicidas bomba). Una vez obtenido el valor total asignado a cada centro de gravedad, lo fundamental será proporcionar al analizador un perfil del grupo y una estimación fiable de la capacidad probable del grupo en cuanto a realizar un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil.

1.5. Categorías de amenazas a la seguridad de la aviación

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

1.5.2 Entre las categorías se incluyen la presencia de un grupo que pudiera perpetrar un acto de interferencia ilícita, un historial de los ataques contra la aviación civil, la existencia de luchas internas, las condiciones de crisis económica, el volumen de vuelos y el tránsito de vuelos de alto riesgo. Estas seis esferas de concentración representan distintos centros de gravedad desde los que puede trazarse el perfil del grupo. Puede observarse que estos centros de gravedad se acomodan de forma óptima a la evaluación de amenazas al Estado, a los operadores aéreos y/o a los de aeropuertos.

1.5.3 Una vez obtenido el valor total, el analizador tiene un método cuantificable de predecir el nivel de amenazas respecto al blanco que está siendo evaluado. Si el total se combina con los totales de un perfil de grupo, el resultado puede vincularse directamente a la aplicación de medidas de seguridad para mitigar la amenaza identificada.

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 5 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

1.5.4 Debe destacarse en este momento que, lo mismo que con cualquier método analítico, las ventajas de tal proceso solamente son válidas si se logra aplicar el método de modo ordinario. La revisión periódica prescrita de los datos vigentes es esencial al evaluar cualquier cambio en la amenaza evaluada. Por lo tanto, con un control y gestión adecuados, este enfoque metodológico para una evaluación de amenazas continuará proporcionando a los profesionales de seguridad de la aviación y a otros encargados de la adopción de decisiones los medios para una gestión eficaz del riesgo y una respuesta de seguridad.

1.6. Análisis final

1.6.1 Al completar las matrices explicadas en las Tablas II-1.3a a II-1.3b II-1.3c, el analizador debe:

- a. especificar en primer lugar los criterios que han de evaluarse;
- b. llenar las columnas según los valores dados a ambas matrices;
- c. añadir los puntos de cada hilera o columna según corresponda; y
- d. asignar prioridades a las contramedidas para que el número mayor de puntos equivalgan a un nivel superior de amenaza y de vulnerabilidad.

1.6.2. Puede en general suponerse que debería acompañar a cada evaluación de amenaza una explicación completa a la que se incorporen los motivos en los que se basan determinadas conclusiones. Una explicación bien fundamentada justifica el programa de gestión de riesgo resultante que se diseñará para contrarrestar la amenaza o amenazas evaluadas contra la aviación civil.

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 6 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Tabla II-1.3a Matriz de vulnerabilidad núm. 1
Muestra de criterios y valores de los atributos del sistema para un perfil de grupo
(Pueden añadirse otras preguntas de ser necesario)
[NOMBRE DEL GRUPO POR EVALUAR]

| ATRIBUTOS | Criterios | Valores | Puntos |
|---|--|--|---------------|
| Liderazgo | ¿Tiene el grupo un jefe superior? ¿Está la jefatura centralizada? ¿Está la jefatura unida en sus objetivos? | Cada respuesta SÍ equivale a un punto. Cada respuesta NO o DESCONOCIDA equivale a cero puntos. | |
| Esencial del sistema | ¿Tiene el grupo una causa o motivo? ¿Ha hecho el grupo pública esa causa? ¿Es el grupo suficientemente capaz de adoptar medidas? | Cada respuesta SÍ equivale a un punto. Cada respuesta NO o DESCONOCIDA equivale a cero puntos. | |
| Infraestructura | ¿Tiene el grupo una estructura conocida? ¿Es una estructura amplia? ¿Es eficaz? | Cada respuesta SÍ equivale a un punto. Cada respuesta NO o DESCONOCIDA equivale a cero puntos. | |
| Población | ¿Ha recibido el grupo apoyo de fuentes locales o de gobiernos extranjeros? ¿Cuenta el grupo con adhesión local? ¿Son los miembros del grupo entusiastas? | Cada respuesta SÍ equivale a un punto. Cada respuesta NO o DESCONOCIDA equivale a cero puntos. | |
| Mecanismo de combate | ¿Es el grupo activo en reclutar miembros? ¿Reciben los miembros del grupo entrenamiento en operaciones? ¿Ha realizado el grupo ataques con éxito? | Cada respuesta SÍ equivale a un punto. Cada respuesta NO o DESCONOCIDA equivale a cero puntos. | |
| TOTAL DE PUNTOS | | | |
| Leyenda: Total de puntos 11 a 15: Alta probabilidad de que este grupo perpetrará un acto ilícito. Total de puntos 6 a 10: Probabilidad media de que este grupo perpetrará un acto ilícito. Total de puntos 0 a 5: Baja probabilidad de que este grupo perpetrará un acto ilícito. | | | |

Tabla II-1.3c Definiciones y valores de las categorías de amenaza a la seguridad de la aviación en la matriz de vulnerabilidad núm. 2

| | | | |
|------------------------------|---|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Presencia de un grupo | Presencia conocida de un grupo que tiene el potencial de perpetrar actos ilícitos. | | |
| Valores | Presente : Valor 1 | No aplicable : Valor 0 | |
| Historial de ataques | ¿Se han registrado ataques anteriores?, aquí puede incluirse cualquier forma de acción violenta pero prestándose especial atención a los ataques dirigidos contra la aviación civil, tales como apoderamiento ilícito en vuelo, bombas en un aeropuerto u oficina de billetes de los operadores aéreos y otros ataques armados en las cercanías del aeropuerto. | | |
| Valores | Frecuente Valor 2 | Ocasional Valor 1 | No aplicable Valor 0 |
| Luchas internas | ¿Existen condiciones de perturbaciones que incluyen guerras civiles en curso o inmediatas u otros disturbios políticos? | | |
| Valores | Seria Valor 2 | Pequeña Valor 1 | No aplicable Valor 0 |
| Problemas económicos | ¿Existe una situación de crisis económica que probablemente lleve a una disminución grave de la financiación y que pueda tener impactos en la capacidad de mantener las medidas de seguridad de la aviación? | | |
| Valores | Serios Valor 2 | Pequeños Valor 1 | No aplicable Valor 0 |
| Número de vuelos | Volumen de tránsito aéreo. (Cuanto mayor sea el número de vuelos, especialmente los de pasajeros, más riesgo habrá de que ocurra un acto de interferencia). | | |
| Valores | 50 + vuelos por semana Valor 3 | 20 - 49 vuelos por semana Valor 2 | 1 – 19 vuelos por semana Valor 1 |
| Vuelos de alto riesgo | Cualquier línea aérea o vuelo pudiera considerarse especialmente vulnerable frente a un acto de interferencia ilícita. Ejemplos de líneas aéreas o vuelos de alto riesgo incluyen los que han sido blanco de ataques previos; transportan pasajeros en vuelos una sola vez o vuelos repetitivos estacionales tales como deportes internacionales o peregrinajes religiosos en los que un ataque elevaría al máximo la notificación de los medios de comunicaciones y frecuentes disturbios laborales. | | |
| Valores | Presentes Valor 1 | No aplicable Valor 0 | |

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 9 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

2. Gestión de riesgo

2.1. Introducción

2.1.1. El Anexo 17 exige que cada Estado contratante evalúe constantemente el grado de amenaza para las operaciones de la aviación civil en su territorio y ajuste en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.

2.1.2. Esta sección se concentra en el modelo de gestión de riesgo, con orientación relativa a una metodología para realizar una evaluación de riesgos.

2.2. Antecedentes

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

2.2.2. Las normas del Anexo 17 constituyen un conjunto básico de medidas de seguridad preventivas que se confía en que sean aplicadas igualmente en los aeropuertos internacionales de los Estados, sea cual fuere el entorno de amenazas que repercuten en las operaciones de la aviación civil. Aunque estos arreglos se establecieron para asegurar normas mínimas uniformes en los aeropuertos que prestan servicios a la aviación internacional, no hay normas concretas para atender a condiciones variables de amenazas. Siempre que un Estado aplique medidas de seguridad adicionales para enfrentarse a un mayor nivel de amenazas, puede que su aplicación sea difícil de mantener, especialmente cuando estas medidas extraordinarias no han sido adaptadas a la amenaza concreta. Por consiguiente, una vez el Estado haya evaluado adecuadamente la naturaleza y el grado de amenazas en su territorio, puede seguidamente aplicar medidas mejoradas aplicables a sus aeropuertos y a sus operadores aéreos nacionales.

2.2.3. El Estado puede beneficiarse de aplicar un enfoque de gestión del riesgo por el que se llevan a la práctica medidas mejoradas, ya sea para impedir que se perpetre un acto ilícito contra los aeropuertos u operaciones de los operadores aéreos o como mínimo, para mitigar las consecuencias resultantes de un acto ilícito. Entre las ventajas más patentes se incluyen las de asignar de forma óptima el activo fiscal y de personal y la de alentar al público a que tenga confianza en la seguridad de los viajes por vía aérea hacia y desde nuestro Estado.

2.3. Concepto de gestión de riesgo

2.3.1. En general, en las metodologías de evaluación de amenazas y de gestión del riesgo se aplican tres principios de seguridad fundamentales: *identificar*, *aplicar* y *mantener*. En esta sección nos enfocaremos en el segundo y tercer principios desempeñan una función significativa en el proceso de gestión de riesgo.

| | | | |
|--|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 10 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

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

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

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

2.4. Matriz de gestión de riesgo

2.4.1. En esta sección se proporcionan criterios para tres niveles de condiciones de amenaza que están correlacionados con los tres conjuntos de contramedidas propuestas en la matriz de gestión de riesgo descrita en la Tabla II-2.4:

- a. *Primer nivel —Básico*: Indica condiciones de baja amenaza según las cuales en la ausencia de información de inteligencia verificable para indicar que un operador de aeronave o aeropuerto ha sido considerado como blanco de un ataque puede haber la *posibilidad* de interferencia ilícita por personas o grupos, debido a causas tales como disturbios civiles, controversias laborales y la presencia activa de facciones contra el gobierno.
- b. *Segundo nivel — Intermedio*: La información de inteligencia indica que hay una *probabilidad* de que uno o más operadores aéreos o de aeropuertos sean blanco de un ataque.
- c. *Tercer nivel — Alto*: La información de inteligencia indica que uno o más operadores aéreos o de aeropuertos han sido *concretamente* el blanco de un ataque.

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

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 11 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

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

Tabla II-2.4 Medidas de seguridad propuestas en condiciones de amenaza básica, intermedia y alta

| Núm | Esfera central | Básica | Intermedia | Alta |
|------------|--|--|---|---|
| 1 | Límites entre la parte pública y la parte aeronáutica | Establecer los límites entre la parte pública y la parte aeronáutica. Proteger e inspeccionar todos los pasos por los límites a intervalos regulares. | Aplicar las medidas básicas más vigilancia y patrullas crecientes. | Aplicar medidas intermedias. |
| 2 | Zonas de seguridad restringidas | Controlar el acceso a las zonas de seguridad restringidas en todo momento. Emplear un sistema de pases u otros medios para vehículos, personal y tripulaciones ¹ . Verificar todos los ID y pases en los puntos de acceso. Inspeccionar vehículos y suministros aleatoriamente. | Aplicar las medidas básicas más el inspección por lo menos del 20% del personal, artículos transportados y vehículos antes de que se permita el acceso. | Aplicar las medidas básicas más el inspección del 100% de personal, artículos transportados y vehículos antes de conceder el acceso. |
| 3a | Inspección de pasajeros (si está centralizada) | Registrar manualmente todos los pasajeros que salen o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que se les permita el acceso a la zona de seguridad restringida. | Aplicar las medidas básicas más el inspección manual del 10% de pasajeros en la puerta de salida. | Registrar manualmente a todos los pasajeros de salida una vez más en la puerta de salida o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que embarquen en la aeronave. Registrar a mano el 20% de los pasajeros que hayan sido inspeccionados con equipo de detección de metales. |
| 3b | Inspección de pasajeros (en la puerta de salida) | Lo mismo que 3a. | Aplicar las medidas básicas más el inspección manual del 20% de los pasajeros (o por tecnología de | Aplicar las medidas básicas más el inspección manual del 50% de los pasajeros (o por tecnología de |

¹ Verificaciones de antecedentes por realizar antes de que se expida un credencial de ingreso a las zonas de seguridad restringida (ZSR).

| Núm | Esfera central | Básica | Intermedia | Alta |
|------------|--|---|--|--|
| | | | formación de imágenes aprobada) en la puerta de salida. | formación de imágenes aprobada) que hayan sido inspeccionados mediante equipo de detección de metales. |
| 4a | Inspección del equipaje de mano (si está centralizada) | Inspeccionar todo el equipaje de mano de los pasajeros que salen ya sea de modo manual o con aparatos de rayos X. El 10% del equipaje de mano. Inspeccionado con aparatos de rayos X ha de ser objeto de una inspección manual. | Aplicar medidas básicas más el 10% de inspección manual del equipaje de mano (o mediante tecnología moderna aprobada) en la puerta de salida. | Inspeccionar una vez más el equipaje de mano de todos los pasajeros que salen en la puerta de salida ya sea por medios manuales o con aparatos de rayos X antes de que se embarquen a la aeronave. Inspeccionar a mano el 20% del equipaje de mano (o mediante una tecnología moderna aprobada) que haya sido sometido a inspección con aparatos de rayos X. |
| 4b | Inspección del equipaje de mano (en la puerta de salida) | Lo mismo que para 4a. | Aplicar medidas básicas más el 20% de inspección manual del equipaje de mano (o mediante tecnología moderna aprobada) que haya sido inspeccionado con equipo de rayos X. | Inspeccionar a mano el 50% del equipaje de mano (o mediante una tecnología moderna aprobada) que haya sido sometido a inspección con aparatos de rayos X. |
| 5 | Separación de los pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados | Separar los pasajeros de salida inspeccionados de los pasajeros entrantes. Cuando no pueda lograrse una separación material aplíquense medidas compensatorias de conformidad con la evaluación de la amenaza por parte de la | Aplicar las medidas básicas. | Aplicar las medidas básicas pero no se permiten medidas compensatorias. |

| Núm | Esfera central | Básica | Intermedia | Alta |
|------------|--|--|------------------------------|--|
| | | autoridad nacional. | | |
| 6 | Verificaciones y inspecciones de seguridad de la aeronave | Verificar/inspeccionar la aeronave de origen antes de la salida y aeronaves en tránsito para asegurar que no se han colocado o dejado a bordo armas, explosivos u otros artefactos peligrosos según los criterios del PNSAC. | Aplicar las medidas básicas. | Búsqueda de seguridad en la aeronave. Realizar una búsqueda completa de la aeronave con el apoyo de técnicas adecuadas de detección, a discreción de la autoridad competente. |
| 7 | Control de acceso a la aeronave | A juicio del operador de la aeronave, teniéndose en cuenta las medidas de seguridad del aeropuerto, deberían cerrarse las puertas de la aeronave y retirarse las escalerillas si la aeronave no está vigilada o deberían retirarse las pasarelas telescópicas. | Aplicar las medidas básicas. | Controlar estrictamente el acceso a la aeronave con guardias en cada puerta utilizada. Todo el personal que trate de obtener acceso ha de someterse a inspección manual junto con los artículos que lleven |
| 8 | Evaluación de riesgo de pasajeros. | Ningún requisito. | Ningún requisito. | Todos los pasajeros sometidos a un sistema de evaluación del riesgo y determinados pasajeros sometidos a una inspección más estricta. |
| 9 | Cotejo del equipaje de bodega | Realizar cotejo positivo del equipaje de bodega de la tripulación y de los pasajeros antes de cargarlo, ya sea mediante medios manuales o automatizados. Debe identificarse todo el equipaje no acompañado. | Aplicar las medidas básicas. | Aplicar las medidas básicas pero solamente utilizar medios automáticos o identificación positiva de pasajeros y bultos. |
| 10 | Inspección | Inspeccionar el 100% del | Inspeccionar el 100% | Aplicar las medidas |

| Núm | <i>Esfera central</i> | <i>Básica</i> | <i>Intermedia</i> | <i>Alta</i> |
|-----|--|---|---|---|
| | del equipaje de bodega | equipaje de bodega de origen y de transbordo ya sea a mano, o con equipo convencional de rayos X o equipo EDS. Cuando se utilicen aparatos de rayos X el 10% de los bultos ha de registrarse también a mano o ser sometido a una tecnología moderna de rayos X. | del equipaje de origen y de transbordo, ya sea a mano, ya sea con equipo de rayos X convencional o equipo EDS. Cuando se utilicen aparatos de rayos X el 30% de los bultos ha de registrarse también a mano o ser sometido a una tecnología moderna de rayos X. | intermedias pero utilizar la mejor tecnología disponible y procedimientos disponibles. Cuando se utilicen aparatos de rayos X el 50% de los bultos ha de registrarse también a mano o ser sometido a una tecnología moderna de rayos X. |
| 11 | Equipaje de bodega no acompañado | Inspeccionar todo el equipaje de bodega no acompañado aplicando medidas adicionales al equipaje de bodega de origen. | Aplicar las medidas básicas. Inspeccionar todo el equipaje no acompañado ya sea manualmente o por equipo del sistema de detección de explosivos o someterlo a una simulación de vuelo utilizando una cámara de compresión, no transportar. | Aplicar las medidas intermedias. |
| 12 | Protección del equipaje de bodega² | Proteger el equipaje de bodega frente a interferencia no autorizada desde el punto de aceptación hasta que se cargue en la aeronave. | Aplicar las medidas básicas. | Aplicar las medidas básicas y además mantener el equipaje de bodega bajo supervisión constante de guardias designados de seguridad o transportarlo en contenedores sellados y a prueba de intromisión y ser verificado. |
| 13 | Carga aérea, correo y | Todos los artículos por someter a controles de | Aplicar las medidas básicas con un nueva | Toda la carga aérea ha de ser sometida a |

² En este contexto, equipaje de bodega no acompañado significa el equipaje de bodega que se ha separado involuntariamente de su pasajero.

| Núm | Esfera central | Básica | Intermedia | Alta |
|------------|--|---|---|---|
| | encomiendas de expreso | seguridad de los transportistas aéreos o de agentes acreditados designados o cualquier entidad competente antes de ser colocado en la aeronave. | inspección aleatoria y más verificaciones. (A excepción de agentes acreditados). | controles de seguridad o a una simulación plena en vuelo y seguidamente ser protegida hasta su carga. A las aeronaves que solamente transportan carga se aplican solamente medidas. |
| 14 | Correo | Todos los artículos han de someterse a controles de seguridad del transportista o de la autoridad postal designada acreditada o de cualquier entidad competente antes de ser colocado en la aeronave. | Aplicar las medidas básicas con nueva inspección aleatoria y más verificaciones. (A excepción de agentes acreditados.) | Todo el correo debe ser inspeccionado o sujeto a una simulación en vuelo en cámara de comprensión seguidamente protegido hasta que se cargue. A las aeronaves que solamente transportan carga se aplican solamente medidas intermedias. |
| 15 | Suministros, provisiones y piezas de repuesto de aeronave | Aplicar determinadas medidas de seguridad para impedir la introducción de artículos prohibidos en los suministros o provisiones que se cargan a bordo de la aeronave. | Inspeccionar una proporción razonable de suministros y provisiones y escoltarlos a la aeronave o transportarlos en contenedores sellados y a prueba de intromisión. | Todos los suministros y provisiones han de ser preparados bajo la supervisión de seguridad directa del transportista aéreo o ser registrados antes de cargarlos ya sea escoltados a la aeronave o enviados bajo sello. |
| 16 | Coordinador designado de seguridad | Designar un coordinador especializado de seguridad para garantizar que se han aplicado adecuadamente todas las medidas. | Aplicar medidas básicas | Aplicar medidas básicas |
| 17 | Zonas públicas | Patrullar las zonas públicas o someterlas a vigilancia cuando estén cerca de las zonas de | Aplicar las medidas básicas. | Considerar el cierre de las zonas públicas cercanas a áreas de movimiento de |

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo II – Gestión de riesgo y evaluación de amenazas | FECHA: 26/04/2010 | Página 17 de 17 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| Núm | Esfera central | Básica | Intermedia | Alta |
|------------|-----------------------|---------------------------------|-------------------|--|
| | | movimiento de las aeronaves. | | aeronave pertinentes o aplicar medidas apropiadas de control de acceso. |

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo III – Recolección y transmisión de información | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 3 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo III – Recolección y transmisión de información

1. Generalidades

1.1. Como se indicó en el Capítulo anterior, el proceso de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo supone la necesidad de la recolección de datos de inteligencia que puede o podría afectar la operación normal de la aviación civil dentro del Estado.

1.2. Es por ello que la recolección de información para determinar el nivel de amenaza corresponde a una entidad gubernamental la cual efectuará los mecanismos de divulgación del nivel de amenaza y de la implementación de medidas.

1.3. En la recolección de información relacionada a amenazas específicas se empleará el modelo incluido en el Apéndice I de este plan.

2. Verificación de la información sobre la amenaza

2.1.1. Una AC coordinara y verificara la información sobre la amenaza relativa a la aviación civil, incluyendo información sobre grupos terroristas nacionales e internacionales, grupos violentos con motivaciones políticas y elementos criminales, aunque la enumeración no sea exhaustiva. En la medida de lo posible, estas dependencias emplearán el modelo descrito en el Capítulo II de este plan. De la misma manera, es responsabilidad de ambas dependencias la evaluación de la información sobre la amenaza, en cuanto a posibles ataques contra los intereses de la aviación civil.

3. Difusión de la información sobre la amenaza a lo interno del Estado

3.1. La AC expedirá oportunamente a las autoridades de la aviación civil las correspondientes evaluaciones sobre la amenaza. La difusión de dicha información se realizará mediante documento único confidencial, entregado a la AC, o bien mediante reunión privada entre estos y será tratada según lo dispuesto en el PNSAC.

3.2. Adicionalmente como apoyo o soporte la AC mantendrá formado en cada aeropuerto un grupo de análisis de amenazas de aeropuerto denominado Servicio de Inteligencia Aeroportuaria (SIA) el cual tendrá como objetivo identificar problemas de seguridad y amenazas a nivel de cada aeropuerto. Este equipo se encargara de ofrecer la información y opciones disponibles apropiadas para contrarrestar las amenazas identificadas de la aviación civil, además intercambiara en forma permanente información con la seguridad aeroportuaria en coordinación con la dependencia de inteligencia del Estado a través de los representantes que ambas entidades mantengan asignados en los aeropuertos con el objeto de determinar la credibilidad de las amenazas y las medidas preventivas que se deberán tomar.

3.3. El SIA estará integrado por los representantes siguientes:

- a. Jefe o representante de la Unidad AVSEC de la AC;
- b. Jefe AVSEC del operador del aeropuerto;
- c. Oficial encargado de Inmigración;

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo III – Recolección y transmisión de información | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 3 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- d. Oficial encargado de la seguridad aeroportuaria asignado en el aeropuerto;
- e. Oficial encargado dependencia de inteligencia del Estado asignado en el aeropuerto;
- f. Representante de los operadores aéreos;
- g. Cuando se considere necesario de acuerdo a la naturaleza de la amenaza podrán incorporarse otros organismos que se consideren pertinentes.

3.4. El SIA se reunirá en forma ordinaria una vez cada dos meses, y con carácter de extraordinaria en los casos de sospecha de cualquier amenaza contra la aviación civil.

3.5. En respuesta a la información fidedigna recibida respecto a una posible amenaza a la seguridad de la aviación civil, AC es responsable de evaluar dicha amenaza con respecto a la vulnerabilidad de los objetivos de la aviación y de asegurarse de que las autoridades aeroportuarias, operadores aéreos y otros mandos, adopten las medidas apropiadas para contrarrestarla. En caso de aumento en el nivel de amenaza contra la aviación civil, se responderá con un incremento mayor en la aplicación de las medidas de seguridad especificadas en este plan y los PCA.

3.6. Las amenazas dirigidas contra objetivos concretos a la aviación civil como: aeronaves, instalaciones aeroportuarias y de usuarios del transporte aéreo, se contrarrestarán por medio de las medidas especificadas en este plan y los PCA, así como medidas específicas establecidas por las autoridades competentes para contrarrestar amenazas puntuales.

4. Difusión de la información sobre la amenaza a otros Estados

4.1. Cuando La AC, ya sea mediante el proceso descrito en la sección 3 de este Capítulo y así como lo descrito en el Capítulo II de este plan, detectare una posible amenaza dirigida en contra de la aviación civil de otro Estado, lo notificará de inmediato por medio del Director de la AC a las autoridades competentes de aviación civil del Estado o los Estados que pudiesen ser afectados. En los casos, en los que las dependencia de inteligencia y de seguridad aeroportuaria descritos en la sección 3 de este Capítulo, conozcan de posibles amenazas dirigidas a otros Estados, en la medida de lo posible, emplearan los canales de inteligencia debidamente oficializados y contactaran a sus contrapartes en los otros Estados para hacerles conocer de la información de amenaza.

4.2. La comunicación se realizará por la vía más expedita según la circunstancia o gravedad de la amenaza por los medios electrónicos disponibles, como ser: teléfono, fax, internet (correo electrónico), y otros.

4.3. La información de la amenaza será considerada de carácter estrictamente confidencial y es responsabilidad de la Dirección de la AC establecer medidas especiales de custodia de la información referida.

4.4. La AC cooperará, en la medida de sus posibilidades con el Estado o Estados objeto de la amenaza, en la adopción de medidas especiales de seguridad y coordinación, a través de los Jefes AVSEC o representantes designados por las AC.

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo III – Recolección y transmisión de información | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 3 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

4.5. Los niveles de amenaza deberán ser incorporados en los PCA de cada uno de los aeropuertos y establecer los criterios y procedimientos de respuesta por cada nivel de amenaza tomando como parámetro nacional lo descrito en este plan y el PNSAC.

5. Notificación de los actos de interferencia ilícita a los Estados afectados

5.1. Cuando se cometa un acto de interferencia ilícita en, se transmitirá toda la información pertinente al:

- a. Estado de matrícula de la aeronave;
- b. Estado del operador;
- c. Estados cuyos ciudadanos resultaron muertos, secuestrados, lesionados y detenidos como consecuencia del suceso;
- d. Estados que de conformidad al manifiesto de pasajeros tenga ciudadanos abordo de la aeronave; y
- e. a la OACI.

5.2. La AC será la responsable de efectuar dicha notificación por los medios más expeditos como lo son vía telefónica, AFTN y/o correo electrónico. Para tal fin se empleara la lista de puntos focales de seguridad de la aviación establecido por la OACI, así como la base de datos que ha establecido OACI en la dirección <http://www.icao.int/icaonet/> .

5.3. En la sección 6 de este Capítulo se identifican los criterios que serán recolectados para eventualmente ser trasmitidos a los Estados involucrados así como a la OACI.

6. Notificación de actos de interferencia ilícita a la OACI

6.1. Cuando se cometa un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, la AC, preparará y remitirá a la OACI, los informes siguientes:

- a. Informe preliminar sobre la comisión de un acto de interferencia ilícita, el cual se remitirá dentro del término de los treinta días posteriores al suceso y se redactará en idioma español.
- b. Informe final sobre la comisión de un acto de interferencia ilícita, el cual se remitirá dentro del término de los 60 días posteriores al suceso, y se redactará en idioma español.

6.2. Los informes serán elaborados de conformidad con el formato OACI respectivo, que figuran como Apéndice en el Manual de Seguridad, (Doc. 8973) y se redactarán en idioma español. En Apéndice III de este plan se encuentran el formato para dicho informe.

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo IV – Planes de contingencias aeroportuarias | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 4 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo IV – Planes de contingencias aeroportuarias

1. Generalidades

1.1. Los PCA deberán tener en consideración los siguientes factores:

- a. el lugar más seguro para estacionar una aeronave que está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita. La aeronave debería, en la medida de lo posible, estar estacionada en una posición aislada de estacionamiento para minimizar la interrupción de las operaciones aeroportuarias normales;
- b. el objetivo principal es la liberación segura de los pasajeros y la tripulación de vuelo, la cual se superpone a otras consideraciones como lo serían la captura y castigo de los perpetradores y la protección de la propiedad;
- c. la necesidad de asegurar que los perpetradores de actos de interferencia ilícita serán enfrentados mediante una respuesta efectiva y bien organizada de manera que los daños o lesiones puedan ser prevenidos o minimizados;
- d. negociaciones deberían prevalecer antes del uso de la fuerza hasta que se sea evidente a las instancias decisorias que todas las otras posibilidades han sido agotadas y el proceso consultivo ha alcanzado un punto muerto;
- e. negociaciones con los perpetradores deberían ser conducidas por personas debidamente entrenadas y con la pericia correspondiente en estos asuntos en tanto sería mucho más certero la consecución de un desenlace exitoso del evento con menos pérdidas humanas, lesiones de personas y daños a la propiedad;
- f. en general, personas en instancias decisorias para adoptar medidas relativas a las demandas de los perpetradores sin relegarlo a autoridades superiores no deberían entablar negociaciones directas con los perpetradores y deberían preferiblemente no estar disponibles inmediatamente en el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) u otro puesto de vanguardia móvil (PVM); y
- g. procedimientos y equipos para asegurar canales de comunicación seguros entre la aeronave o instalaciones con respecto a los negociadores deben estar definidos y establecidos.

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

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

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo IV – Planes de contingencias aeroportuarias | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 4 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

h. provisión de personal de seguridad adicional y otros recursos de personal.

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

- a. autoridades gubernamentales;
- b. autoridad responsable de las funciones de la seguridad aeroportuaria;
- c. operador del aeropuerto;
- d. servicios de tránsito aéreo;
- e. operadores de aeronaves;
- f. fuerzas armadas;
- g. servicios médicos y de asistencia espiritual;
- h. servicios de salvamento y extinción de incendios; y
- i. hospitales.

2. Enfoque

2.1. Los PCA deberán contener medidas para atender las siguientes contingencias:

1. la inspección de pasajeros, equipaje, mercancías, correo y suministros, según el nivel de amenaza;
2. las medidas que hayan de adoptarse en caso de apoderamiento ilícito o sabotaje de aeronaves e instalaciones;
3. las amenazas de tales actos;
4. el ataque armado dentro de los límites del aeropuerto;
5. el ataque armado a aeronaves o instalaciones desde puntos extremos cerca del perímetro del aeropuerto;
6. la investigación del aeropuerto respecto a si se han introducido en los aeropuertos artefactos explosivos sospechosos u otros objetos posiblemente peligrosos;
7. los planes de contingencia del aeropuerto, en los que deben incluirse los procedimientos conducentes a la eliminación de tales artículos; y
8. control de multitudes.

2.2. Asimismo, los PCA deberán estar adecuados a las circunstancias propias y recursos disponibles de cada aeropuerto.

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo IV – Planes de contingencias aeroportuarias | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 4 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

3. Evaluaciones de seguridad

3.1 La Unidad AVSEC de la AC, es responsable de realizar evaluaciones periódicas referentes a la aplicación del PNCA y los PCA en los distintos aeropuertos internacionales del país, implementando al efecto auditorías, inspecciones, estudios, pruebas e investigaciones en lo que compete a la seguridad de la aviación civil, para lo cual está plenamente facultado de conformidad con el presente plan y el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

3.2 El operador del aeropuerto en coordinación y vigilancia de la DGAC, deberá realizar simulacros semestrales en los respectivos aeropuertos para la aplicación práctica de las medidas de seguridad de la aviación civil.

3.3 Toda planificación y ejecución de ejercicios deberán ser autorizados por la AC.

4. Programación de ejercicios (simulacros)

4.1. El operador del aeropuerto en coordinación con la AC deberá realizar por lo menos un ejercicio cada dos años a escala real sobre un acto de interferencia ilícita en cada aeropuerto internacional del país, en la que se involucren todas las autoridades, empresas y personas que tengan responsabilidades y funciones en el PNSAC y el PSA, con el propósito de determinar la eficacia de los procedimientos contenidos en los PSA, PCA y PEA y lograr una buena coordinación entre los distintos entes involucrados, para responder ante un acto de interferencia ilícita; tomando las medidas y enmiendas que resultasen adecuadas y expeditas para cada uno de los programas o planes.

4.2. Los ejercicios pueden consistir en uno o varios supuestos, tales como:

- a. ataque armado contra instalaciones aeroportuarias;
- b. secuestro de una aeronave;
- c. amenaza de bomba en las instalaciones aeroportuarias o en una aeronave;
- d. secuestro de personas en las terminales aéreas;
- e. accidente de aeronave;
- f. incendio del edificio terminal;
- g. desastres naturales, como terremotos e inundaciones;
- h. ataque aéreo contra las instalaciones aeroportuarias;
- i. ataque con armas químicas y biológicas; y
- j. control de multitudes o pasajeros perturbadores.

4.3. En aras de maximizar el uso de los recursos, teniendo en cuenta que el costo de un ejercicio a escala real es alto, sería aconsejable que los ejercicios sean conducidos en forma combinada con los ejercicios de seguridad operacional.

4.4. Adicional al simulacro a escala real, se debe realizar un ejercicio parcial y uno de mesa, en el año en que no se esté dando el simulacro a escala real.

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo IV – Planes de contingencias aeroportuarias | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 4 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

4.5. Durante el proceso de planificación de los ejercicios a escala real, parcial y de mesa, se debe establecer un grupo de expertos que serán responsables de evaluar el desempeño de las entidades involucradas así como la implementación y eficacia de los PCA. Este grupo deberá presentar un reporte de evaluación quince días posteriores a la ejecución del ejercicio. Este informe deberá incluir hallazgos y recomendaciones si las hubiere. En la conducción de dicho informe se empleará como guía los criterios establecidos en el Capítulo IX y Apéndice III de este plan.

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo V – Logística para la atención de una crisis | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo V – Logística para la atención de una crisis

1. Generalidades

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

1.2. Dependiendo de la importancia de la crisis, habría que hacer intervenir a dos equipos de crisis: 1) el Equipo de manejo de crisis (EMC) en el Centro de operaciones de emergencia (COE) a nivel de aeropuerto, y 2) el Centro nacional de coordinación y control (CNCC) a nivel del COE nacional. El CNCC está integrado por oficiales de alto nivel del gobierno y representa el mando ejecutivo a nivel nacional.

2. Centro nacional de mando y control (CNMC)

2.1. el Centro Nacional de Mando y Control (CNMC), incluye al equipo de manejo de crisis (EMC) en el plano nacional, que se encarga del mando ejecutivo de la situación, y provee asesoramiento al encargado principal de tomar decisiones.

2.2. Este equipo de manejo de crisis o grupo normativo en el plano nacional, al ser la instancia decisoria definitiva, estaría normalmente integrado por:

- a. el Jefe de Estado o su Representante;
- b. asesores políticos;
- c. asesores especializados en relaciones exteriores (particularmente si el incidente involucró a aeronaves extranjeras o los rehenes son ciudadanos de otros países);
- d. asesores militares de rango superior
- e. Jefe de oficiales de cumplimiento de la ley / asesores de las fuerzas del orden; y
- f. jurisperitos

2.3. La función de este grupo es determinar la política que debe adoptarse para hacer frente al incidente, evaluar las implicaciones de la implementación de esa política y direccionar las estrategias para superar la crisis. En otras palabras, tomar las decisiones importantes en temas generales sin meterse en demasiado detalle en cuanto a la forma en que se cumplen las decisiones.

2.4. Entre el CNMC y el COE a nivel aeropuerto debe existir una comunicación directa y se debe tener en cuenta que las decisiones finales serán aprobadas por el CNMC; por esta razón deben existir canales de comunicación dedicados y exclusivos para el intercambio de decisiones entre ambas instancias.

3. Centro de operaciones de emergencia (COE)

3.1. Es necesario que el COE de un aeropuerto esté provisto de medios de comunicación eficaces y flexibles que permitan la comunicación directa con la aeronave

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo V – Logística para la atención de una crisis | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

afectada así como con los servicios ATS y con todas las dependencias de los servicios de seguridad cuya asistencia sea probablemente necesaria en el aeropuerto.

3.2. El COE debe estar situado en un lugar fuera del recinto del aeropuerto que sea fácilmente accesible. No obstante, consideraciones deben efectuarse de manera que el COE sea situado de modo que cubra ambos lados de la barrera entre la parte aeronáutica y la parte pública, asegurándose que este lo suficientemente distante de las zonas públicas de operaciones normales del aeropuerto.

3.3. El acceso al COE debe ser permanente y debe ser posible llegar al COE en el menor tiempo posible. El ambiente del COE debe ser amplio y abierto para que el grupo pueda trabajar en condiciones de estrés sin interferencias mutuas en el trabajo de uno y otro.

3.4. El COE debería tener por lo menos el equipo y las características siguientes: (en el Apéndice II de este plan se incluyen elementos adicionales que mejorarían las condiciones de toma de decisiones dentro del COE)

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

3.5. La disponibilidad operacional de cada COE debe ser sometida a prueba periódicamente y es responsabilidad de la AC y el operador del aeropuerto, se asegurarán de la calificación, acondicionamiento y mantenimiento del COE.

4. Equipo de manejo de crisis (EMC)

4.1. El EMC está situado en el aeropuerto y representa el mando operacional del incidente. El EMC recibe apoyo de grupos administrativos, logísticos y operacionales. Los miembros del EMC deberían ser escogidos según sus competencias, experiencia y conocimiento de diferentes tipos de crisis.

4.2. El EMC será asistido por el Grupo de Operaciones, el cual consistirá, en la medida de lo posible, de:

- a. el equipo de negociación de rehenes (ENR);
- b. el equipo de intervención armada (EIA);

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo V – Logística para la atención de una crisis | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- c. el cordón interior;
- d. el oficial al mando del puesto de control de vanguardia (PCV) el cual a su vez controla el cordón interior; y
- e. un psiquiatra / psicólogo clínico.

5. Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves

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

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

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

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

6. Artefactos explosivos sospechosos

6.1. Si se encuentra a bordo de una aeronave, o en el equipo, los edificios o las instalaciones, un artefacto o una sustancia que se sospecha son explosivos, es esencial

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo V – Logística para la atención de una crisis | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

ocuparse del caso inmediatamente. El transporte de tal artefacto o sustancia hacia fuera del aeropuerto, a través de zonas públicas, crea riesgos innecesarios. Por lo tanto, y en la medida de lo posible, habrá en los aeropuertos un área aislada de desmantelamiento. Idealmente, dicho lugar debería estar próximo, pero no a menos de 100 m del puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.

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

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

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

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

7. Información al público y familiares

7.1. Cada aeropuerto debe contar con instalaciones separadas, fuera del COE, para atender al público que solicitará información con respecto a las personas involucradas en el incidente. Será necesario establecer un centro telefónico de información (CIT), que no debe estar necesariamente en el sitio del incidente, con un número de teléfono dedicado y personal capacitado para atender el elevado número de llamadas del público, familiares y amigos de las personas afectadas. Cabe esperar llamadas del extranjero en diferentes idiomas. Dado que los familiares y amigos pueden proporcionar información útil para la solución de la crisis (nombre, edad, nacionalidad, fisonomía, estado de salud, etc.) es indispensable elaborar un sistema predeterminado y sistemático para recoger datos

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo V – Logística para la atención de una crisis | FECHA: 26/04/2010 | Página 5 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

(formularios especiales detallados para compilar detalles sobre los pasajeros y las personas que llaman), de modo que el EMC pueda hacer un análisis correcto de la información (y no el CIT, que debe concentrarse en la recolección de información y en el análisis elemental, como mantener una lista exacta de las personas involucradas). Toda la información proporcionada por el TIC al público y a los familiares y amigos debería estar estrictamente coordinada con el EMC y el oficial encargado de los medios de comunicación.

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

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

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VI – Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 2 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo VI – Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)

1. Generalidades

1.1. Toda aeronave objeto de apoderamiento ilícito o bajo amenaza de bomba debe ser declarada en estado de emergencia y trata de dicha manera. Cuando una aeronave no tenga la posibilidad de emitir mediante su transpondedor el código 7500 el cual alertaría a todas las estaciones de radar equipadas con radares secundarios, la tripulación de vuelo deberían si es posible utilizar un lenguaje claro para informar a las autoridades de control en tierra sobre su condición.

1.2. Servicios de información de vuelo deberían ser provistos de acuerdo al Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo y del PANS-ATM. Servicios de alerta (Anexo 11 y PANS-ATM), búsqueda y salvamento (Anexo 12 – Búsqueda y salvamento), y los procedimientos relacionados con las emergencias y fallas de comunicación radial (PANS-ATM), deben ser establecidos y provistos según lo dictado por las circunstancias imperantes de cada situación.

1.3. Las dependencias de ATS deben planear la posibilidad de que un acto de interferencia ilícita ocurra dentro de la jurisdicción de sus instalaciones de control de tránsito aéreo. Un sistema de notificación debe ser desarrollado en caso de que una transmisión codificada en el transpondedor, comunicación verbal, señales visuales u otros métodos apropiados. Instrucciones específicas de control de tránsito aéreo (ATC) serán publicadas. Cuando la transmisión codificada del transpondedor no está disponible, el uso del término “canal 7500” inmediatamente después del llamado de la aeronave ATC será de utilidad para identificar una contingencia. Otras alternativas, involucrando otras palabras no comunes en la terminología de ATC serán de utilidad similar.

2. Medidas específicas

2.1. Los controladores de tránsito aéreo deberán:

- a. estar preparados para reconocer lenguaje vago o mensajes encubiertos para indicar que se está dando o se dará inminentemente un apoderamiento ilícito, una amenaza de bomba o un acto de sabotaje;
- b. inmediatamente después a ser notificado el supervisor de ATC sobre la información que indique el apoderamiento ilícito de una aeronave, el supervisor de ATC debe notificar a:
 - i. la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación;
 - ii. el operador del aeropuerto;
 - iii. la dependencia de salvamento y extinción de incendio;
 - iv. el propietario u operador de la aeronave;
 - v. dependencias de ATS adyacentes y en ruta, así como las dependencias de ATS del destino supuesto o declarado; y
- c. cumplir con lo siguiente cuando controlando a una aeronave que ha sido apoderada ilícitamente:

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VI – Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 2 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- i. ser discreto en la comunicaciones con el piloto al mando y dar respuesta a las solicitudes del piloto;
- ii. monitorear la aeronave y usar procedimientos normales para la transferencia de control (procedimientos “hands off”) sin requerir transmisiones o respuestas del piloto a menos que el piloto ha establecido comunicación; y
- iii. si aeronave (s) militar (es) son despachadas para interceptar y escoltar la aeronave apoderada ilícitamente, proveer toda la asistencia posible a las aeronaves interceptadoras para asistir en la ubicación de ellas en la parte posterior y debajo de la aeronave apoderada.

2.1. En caso de emergencia podría ser necesario, en el interés de la seguridad, de los pasajeros, tripulación, una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita entre en el circuito de tránsito de un aeropuerto y efectuar un aterrizaje sin la debida autorización. Los controladores de tránsito aéreo deben proporcionar toda la asistencia posible.

2.2. Una vez recibida la notificación de una amenaza de acto de interferencia ilícita, el controlador debe notificar a las autoridades indicadas anteriormente y:

- a. si la aeronave esta en tierra, denegar autorización para su despegue hasta que las medidas apropiadas hayan sido tomadas para establecer que la amenaza es falsa y la continuación del vuelo puede ser autorizada, o hasta que la aeronave y su contenido han inspeccionado y se ha declarado por parte de una autoridad competente que no está bajo amenaza. Después de denegar su autorización, la torre de control debe despejar las calles de rodaje y pistas afectadas y dirigir a la aeronave a su carreteo o ser remolcada al área de estacionamiento aislado. Al mismo tiempo, los servicios de salvamento y extinción de incendios deben ser alertados de acuerdo con el PEA y el PCA; y
- b. si la aeronave esta en vuelo, autorizar la aeronave para aterrizar de acuerdo a los procedimientos de emergencia en el momento del requerimiento por parte del piloto al mando de la aeronave. En estas circunstancias, la decisión en la acción a ser tomada debe ser del piloto al mando. Si la decisión hecha es continuar el vuelo, entonces, por la duración de ese vuelo, la aeronave debe ser tratada como sospechosa y debe separarse adecuadamente de otras aeronaves con dependencias de ATS contiguas para asegurar que otra aeronave no sea puesta en peligro.

2.3. El Apéndice I de este plan incluye información adicional que deberá ser seguida por el personal de ATS.

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VII – Criterios para la evacuación | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 6 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo VII – Criterios para la evacuación

1. Generalidades

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

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

1.2. En todos los casos en los que se reciba un aviso de bomba, el EMC debe informar inmediatamente a la entidad responsable de la evacuación, así como comunicar las medidas que se hayan adoptado.

1.3. Si las autoridades competentes deciden proceder a la evacuación de las instalaciones aeroportuarias, se debe ordenar que pisos o áreas deben abandonarse. En edificios de uno o dos pisos, la evacuación puede realizarse de un modo relativamente fácil; sin embargo, en un edificio con más de tres pisos, la evacuación debería limitarse a la zona inmediata a aquella en que se ha encontrado la sustancia o el objeto sospechosos, o la zona que está específicamente identificada en la amenaza y el espacio equivalente en los pisos inmediatamente superior e inferior; siempre y cuando las autoridades competentes lo consideren apropiado.

1.4. Deberían tenerse en cuenta los siguientes factores:

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

2. Tomar la decisión de evacuar

2.1. Normalmente, la decisión de evacuar debe adoptarla el EMC, y serán asistidos por las autoridades competentes de aeropuerto estarán allí para asesorar si se les pide.

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

2.3. Por otro lado, pudiera ser necesario que en algunos casos la seguridad aeroportuaria o los servicios de seguridad insistan en no evacuar el edificio terminal. Por ejemplo, podrían tener motivos para creer que hay un artefacto explosivo fuera del edificio

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VII – Criterios para la evacuación | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 6 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

terminal y que con la evacuación la gente correría más peligro.

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

- a. no hacer nada; o
- b. realizar la inspección de seguridad y seguidamente evacuar si se encuentra un objeto sospechoso; o
- c. evacuar a todas las personas excepto los equipos de inspección de seguridad y el personal esencial, seguidamente realizar una inspección de seguridad y evacuar a todo el mundo si se descubre un objeto sospechoso; o
- d. evacuar inmediatamente a todo el personal, para volver a ocupar los locales con personal de inspección de seguridad entrenado.

2.4.1. **Opción 1: No hacer nada.** Esta opción puede parecer atractiva si la amenaza parece provenir de una personal alterada por el consumo de alcohol o drogas o de un niño, pero no debería adoptarse a no ser que el coordinador esté absolutamente convencido de que es una llamada maliciosa o una travesura. Si hay la mínima duda, el coordinador debe seleccionar una de las otras opciones.

2.4.2. **Opción 2: Realizar la inspección de seguridad y seguidamente evacuar si es necesario.** Esta opción significa, naturalmente, que habrá personas en el edificio terminal por bastante tiempo si hubiera una bomba. Sin embargo, si se encuentra una bomba pueden evacuarse para sacarlas de la zona de peligro. Si no se encuentra nada y no hay ningún otro factor significativo, el coordinador puede considerar que esta opción es adecuada si el nivel de amenaza evaluado es bajo.

2.4.3. **Opción 3: Inspección de seguridad y evacuación parcial.** Cuando se considere que el nivel de amenaza es moderado, pero no hay ningún motivo para creer que una explosión pueda ser inminente, o si el artefacto sospechoso es pequeño (p. ej., una carta bomba) y partes del edificio terminal están a considerable distancia del artefacto, el coordinador pudiera considerar la evacuación parcial del edificio terminal o mantener dentro del edificio terminal solamente al personal esencial y a los equipos de inspección de seguridad.

2.4.4. **Opción 4: Evacuar inmediatamente.** Si se recibe una llamada que el coordinador considera como indicio de la existencia de un riesgo elevado, será oportuno evacuar con la mayor rapidez posible sin realizar una inspección de seguridad, especialmente si existe la posibilidad de una explosión inminente.

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

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VII – Criterios para la evacuación | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 6 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

3. Planes de evaluación

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

- a. evacuar con la máxima rapidez y eficiencia posible utilizando todas las salidas disponibles. Un sistema de megafonía puede ayudar a dirigir al personal hacia determinadas salidas. Cuando no se disponga de ninguna otra forma de comunicación, puede utilizarse la alarma de incendios a condición de que suene de un modo distinto al caso de incendio, que el personal haya estado entrenado para reconocer la señal y que la alarma de incendio no sea parte de un sistema automático conectado al servicio local de extinción de incendios. El uso de la alarma de incendios es una alternativa deficiente respecto a un sistema de megafonía y solamente debería emplearse temporalmente en espera de la instalación de algo mejor; y
- b. proporcionar rutas de alternativa para la evacuación de forma que todas las personas puedan abandonar el edificio de la terminal sin peligro de pasar cerca del artefacto explosivo sospechoso. Por ejemplo hay cuatro rutas de evacuación pero una de ellas pasa más cerca de un artefacto sospechoso que las otras, el coordinador puede decidir inmediatamente la evacuación utilizando solamente las otras rutas.

3.2. A fin de asegurar la evacuación del público sin riesgos, se debe considerar el empleo de personal como "jefes de evacuación" para tener la certeza de que el público puede abandonar con rapidez y sin pánico el local por las rutas preseleccionadas. Los jefes de evacuación han de seleccionarse con anticipación y ser entrenados en su función.

3.3. En el plan de evacuación deberían indicarse también dos zonas de reunión designadas en sentidos opuestos en las que pueda reunirse la gente después de la evacuación. A veces, los puntos de reunión en caso de incendio pueden utilizarse para este fin, siempre que estén situados por lo menos a 400 m del edificio terminal. En algunos casos, las zonas de reunión pueden estar a una distancia de hasta 1000 m del edificio. Debe obtenerse el asesoramiento de los expertos en neutralización de explosivos para juzgar si esto es necesario.

3.4. Sería ideal pedir a todos los empleados y al público que tomen su equipaje y sus efectos personales que estén todavía en sus manos, puesto que esto ayudará a evitar después de la evacuación sospechas innecesarias por artículos que hayan dejado abandonados. Sin embargo, esto será difícil de aplicar, a no ser que haya un sistema de megafonía u otros medios de comunicación apropiados que estén fácilmente disponibles y sean utilizados adecuadamente.

3.5. El personal y los pasajeros que hayan sido evacuados tienen que permanecer alejados por largo tiempo antes de que se declare seguro el edificio terminal, por lo que sería mejor que pudiera proporcionarse un refugio cubierto. Quizás pudiera acomodarse al público mediante arreglos en edificios de alternativa. Esto da la oportunidad de

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VII – Criterios para la evacuación | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 6 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

refugiarse de la inclemencia del tiempo, de mantener buenas comunicaciones y de atender a necesidades personales.

3.6. De ser posible, los estacionamientos de automóviles no deberían ser designados como zonas de reunión, especialmente si están en las inmediaciones del edificio terminal evacuado, puesto que pudiera haber artefactos explosivos secundarios escondidos dentro de vehículos.

3.7. Las zonas de reunión por evacuación deben incluirse en los planes de inspección de seguridad y someterse a verificación siempre que se inicien procedimientos de inspección de seguridad o se dé la orden de una evacuación inmediata.

3.8. Cuando se inicie una evacuación, de ser posible, las puertas y ventanas deberían quedar abiertas, especialmente en las cercanías de un artefacto explosivo sospechoso. Las luces deberían quedar encendidas, pero las plantas y la maquinaria deberían cerrarse de ser posible. Deberían establecerse procedimientos para asegurarse de que las cocinas de los concesionarios quedan en una condición segura. Se recomienda que los servicios públicos, tales como los de gas y agua (a menos que esto afecte al sistema de rociadoras contra incendios del edificio) que no se requieran para facilitar la inspección de seguridad de una parte del edificio, se interrumpan para reducir a un mínimo los daños en caso de una explosión.

3.9. Debe diseñarse un método para verificar si todos han abandonado el edificio terminal después de la evacuación y que se sabe dónde está toda la gente, el personal de las empresas y los visitantes. No debería permitirse que nadie vuelva a entrar hasta que se declare seguro el edificio terminal.

4. Evacuación de servicios de tránsito aéreo

4.1. Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deberían preparar procedimientos específicos para prever la posible necesidad de evacuar las instalaciones de ATS en caso de una amenaza de bomba. Esos procedimientos serían básicamente iguales a los que se aplican en caso de interrupción de las actividades de las dependencias ATS debido a incendio, desastres naturales o colapso de las instalaciones de comunicaciones esenciales.

4.2. Los procedimientos deberían tener en cuenta el lugar en que están situadas las dependencias ATS y la dotación de las mismas, la cantidad y tipo de tránsito que atienden, todo otro medio disponible para asegurar la provisión continua de servicios de tránsito aéreo y las instalaciones de comunicaciones disponibles.

4.3. Los procedimientos deberían abarcar los siguientes aspectos:

- a. las facultades, los medios y los métodos para impartir órdenes de evacuación;
- b. la o las dependencias a las que debería transferirse la responsabilidad de proveer temporalmente servicios de tránsito aéreo;
- c. los medios y métodos para notificar a las dependencias mencionadas en b) y

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VII – Criterios para la evacuación | FECHA: 26/04/2010 | Página 5 de 6 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- transferir datos de vuelo esenciales a dichas dependencias;
- d. los medios y métodos para notificar a las aeronaves en vuelo la situación y los procedimientos que se les ha de aplicar;
- e. los medios y métodos para notificar a las aeronaves en tierra y a los operadores aéreos la situación; y
- f. reanudación de las actividades normales después de eliminada o neutralizada la amenaza de bomba, y los medios y métodos para impartir órdenes respecto a dicha reanudación.

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

5. La decisión de volver a ocupar las instalaciones

5.1. Una vez completada una evacuación, el coordinador será quien decida cuándo ha de permitirse de nuevo la entrada al edificio. Por supuesto cuando se haya encontrado un artefacto explosivo sospechoso, la decisión de volver a entrar en el edificio habrá de adoptarse en estrecha coordinación con autoridades competentes después de que el artefacto se haya declarado seguro.

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

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

6. Instrucción del personal

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

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VII – Criterios para la evacuación | FECHA: 26/04/2010 | Página 6 de 6 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

para telefonistas en el Apéndice IV de este plan).

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

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VIII – Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo VIII – Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita

1. Medidas iniciales

1.1. Cuando hubiere información de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, se adoptarán las medidas de alerta que se indican en el PCA correspondiente.

1.2. Las pautas a seguir incluyen la difusión de mensaje a la AC, operador del aeropuerto, seguridad aeroportuaria y demás entes involucrados de conformidad con el correspondiente Plan de Contingencia; evaluación del mensaje y un acuerdo sobre el plan de acción.

1.3. Quien reciba, el referido mensaje, será responsable de compilar, y registrar, cuanta información sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente. Criterios de recopilación de la información se encuentran en el Adjunto A al Apéndice I de este plan.

1.4. Antes de adoptar nuevas medidas, debe hacerse una evaluación clara y precisa de la información y de las pruebas disponibles. Corresponde a la AC, el operador del aeropuerto, seguridad aeroportuaria y dependencia de inteligencia del Estado, la responsabilidad de llevar a cabo esta evaluación de acuerdo con quien recibió la información y cualquier otra parte involucrada. Una vez evaluada la información se procederá a la identificación positiva del objetivo, para clasificar la amenaza como “Correcta”, “Imprecisa” o “Falsa”. En el contexto de notificaciones de incidentes, la identificación positiva del objetivo exige que dicha notificación tenga referencias específicas al objetivo en cuestión, como ser: En el caso de una aeronave, debe identificar el número de vuelo, la hora de salida o el lugar en que se encuentra en el momento de la notificación e incluya otros datos concretos que agreguen credibilidad positiva a la misma. El criterio para determinar si existe identificación positiva del objetivo es estrictamente confidencial, cuyos detalles conocen las aludidas autoridades.

1.5. Realizada la evaluación, se difundirá a todos los involucrados y las nuevas medidas se adoptarán de conformidad con el PCA, objeto de la amenaza.

1.6. Cuando un acto de interferencia involucre el apoderamiento ilícito de una aeronave en tierra siempre prevalecerá el principio de garantizar primordialmente la vida e integridad física de los pasajeros y la tripulación a bordo, para detener la aeronave en tierra si las circunstancias lo favorecen como medida disuasiva ante los secuestradores se estacionaran frente y atrás de la aeronave como barrera o muralla física, vehículos de intervención rápida del departamento SEI, patrullas móviles del departamento AVSEC del aeropuerto y de la seguridad aeroportuaria. Se descarta totalmente la posibilidad de utilizar armas de fuego para imposibilitar o neutralizar la aeronavegabilidad de la aeronave.

1.7. Será objetivo primordial del negociador de rehenes, dilatar o prolongar el mayor tiempo posible la negociación para mantener la aeronave en tierra y de aplicar estrategias de negociación para persuadir e influir en el ánimo o estado emocional de los terroristas o

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VIII – Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

los secuestradores, con el objetivo de asegurar exitosamente la liberación de rehenes sanos y salvos a cambio de concesiones mínimas como sea posible.

1.8. La otra alternativa básica será rescatar a los rehenes neutralizando los terroristas o secuestradores mediante una acción ofensiva, esto representará un ataque armado por parte del equipo especialista en intervención armada de la AC. Ello será posible únicamente cuando se ha determinado que las negociaciones han fracasado y cuando los terroristas o secuestradores faciliten o den ventaja por distracción, confianza, fatiga o confusión, estos elementos podrán ser momentos estratégicos para que actúe el equipo de intervención armada.

1.9. Antes de ejecutarse una acción de intervención armada se establecerá coordinación con el Estado operador de la aeronave objeto del acto de interferencia ilícita que haya aterrizado en La AC. Estas coordinaciones, consultas, y colaboraciones se canalizarán a través de las respectivas embajadas acreditadas en nuestro país según la nacionalidad informada de los pasajeros y tripulación abordo en situación de emergencia.

1.10. Una vez que La AC por medio de la AC ha establecido la coordinación internacional con todos los Estados involucrados, únicamente el Señor Presidente de la República o la persona que el autorice podrá, autorizar la acción de la intervención armada.

1.11. La AC solicitará y aceptará la colaboración que puedan proporcionar otros Estados en beneficio de resolver favorablemente el acto de interferencia ilícita.

1.12. El plan de intervención armada deberá considerar lo siguiente:

- a) No se deberá intentar inutilizar la aeronave;
- b) No se deberán usar artefactos explosivos que puedan dañar seriamente la aeronave;
- c) No se abrirá fuego a ningún secuestrador sin la autorización oficial;
- d) El uso de la fuerza será utilizado como último recurso.

Nota. Los integrantes del equipo de intervención armada acatarán las reglas de ataque de la unidad, de acuerdo con las normas de instrucción y ataque contra los terroristas.

1.13. La AC intensificará sus esfuerzos hasta agotar todas las estrategias, posibilidades y recursos disponibles para poder resolver en tierra satisfactoriamente el rescate sano y salvo de los pasajeros y tripulación a bordo de una aeronave objeto de interferencia ilícita que haya aterrizado en su territorio, sin embargo, se permitirá su partida únicamente cuando esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas.

1.14. Será responsabilidad del operador del aeropuerto y operador aéreo prestar asistencia y seguridad a pasajeros y tripulantes de una aeronave en caso de un acto de interferencia ilícita ocurrido en cualquier aeropuerto internacional del país hasta que estos puedan continuar su viaje.

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VIII – Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

2. Mando

2.1. La responsabilidad del mando a nivel ejecutivo a nivel aeroportuario, en respuesta a un acto de interferencia ilícita que ocurra en La AC, corresponde al Director General de la AC. En caso de ausencia del mismo u otros motivos, el mando ejecutivo de un incidente lo asumirá el Subdirector General y en su defecto, el Director por Ley de acuerdo al organigrama aprobado por la AC.

2.2. El mando de las operaciones de respuesta ante un acto de interferencia ilícita es responsabilidad de la autoridad superior de la seguridad aeroportuaria.

2.3. Con relación a un acto de interferencia ilícita respecto a una aeronave, el mando de las operaciones estará a cargo de:

- a. La AC, mientras la aeronave está en el aire o en rodaje inmediatamente después de aterrizar hasta que la aeronave se detiene, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje antes del despegue hasta que la aeronave abandone el espacio aéreo nacional; y
- b. La AC, desde el momento en que la aeronave se detiene inmediatamente después de aterrizar, hasta que concluye el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje antes de despegar.

3. Control

3.1. Cuando se reciba la notificación de un acto de interferencia ilícita, la AC, será responsable de activar el Centro de Control de Incidentes (CCI), ubicado en las oficinas de la AC o en el lugar que se estime conveniente por razones de seguridad y adoptar las medidas establecidas en este plan.

3.2. Cuando se reciba la información de un acto de interferencia ilícita, que está ocurriendo en un aeropuerto o afectando a una aeronave en vuelo, el operador del aeropuerto, será responsable de activar el COE, y adoptar las medidas contenidas en el PCA correspondiente.

3.3. Todos los aeropuertos internacionales de Honduras deberán contar con un depósito para desactivación de explosivos, los cuales estarán construidos y ubicados estratégicamente tomando en cuenta las recomendaciones proporcionadas por el equipo especializado en desactivación de explosivos (anti bombas).

4. Condiciones de intensificación de la amenaza

4.1. Cuando exista sospecha fundada de que una aeronave y/o aeropuerto puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, se procederá de la forma siguiente:

- a. se alertará al operador aéreo, al operador del aeropuerto y jefe de seguridad del aeropuerto;

| | | | |
|--|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VIII – Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- b. se llevará a cabo una inspección minuciosa a la aeronave por parte del personal especializado de las autoridades competentes, así como las instalaciones aeroportuarias si la amenaza fuera contra el aeropuerto. El personal que realiza la inspección debe estar familiarizado con la aeronave y/o las instalaciones aeroportuarias o bien ser asistido por el personal calificado del operador aéreo y/o personal del aeropuerto; y
- c. se procederá de acuerdo a los procedimientos establecidos en el PCA correspondiente, aplicando medidas para mitigar la amenaza.

4.2. Cuando exista sospecha fundada de que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita en vuelo, se procederá de la forma siguiente:

- a. se alertará de inmediato al Jefe de Seguridad del operador del aeropuerto;
- b. se alertará al operador aéreo; y
- c. se procederá de acuerdo a los procedimientos establecidos en el PCA correspondiente. De la misma manera, se notificará a los aeropuertos de tránsito y destino, conocido o supuesto de la aeronave, para que las autoridades competentes adopten las medidas para atender esta aeronave.

4.3. Usualmente, el Jefe del EMC será el responsable de la notificación o bien según lo establecido en el PCA correspondiente.

5. Provisión de servicios de navegación aérea

5.1. Cuando una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita, al penetrar en el espacio aéreo nacional, la correspondiente dependencia de ATS, debe prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo, considerando la posibilidad de un descenso de emergencia y adoptar las medidas apropiadas para acelerar la realización de todas las fases de vuelo, inclusive la autorización para aterrizar. La dependencia de ATS debe seguir los criterios descritos en el Capítulo VI y el Apéndice I de este plan.

5.2. Al aterrizar la aeronave, será conducida al puesto aislado de estacionamiento de aeronaves y se adoptarán las medidas de acuerdo con el PCA respectivo.

5.3. Se adoptarán todas las medidas posibles para asegurarse que la aeronave esté detenida en tierra, a menos que su partida sea necesaria debido a la necesidad primordial de proteger vidas humanas. La AC, mediante [**nombre de la entidad responsable de la notificación**], en la medida de lo posible, efectuará las consultas necesarias con los Estados afectados en caso que se deba permitir la salida de la aeronave objeto de acto de interferencia ilícita.

5.4. Cuando una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita atravesando el espacio aéreo nacional, la correspondiente dependencia de ATS debe prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo mientras permanezca en el espacio aéreo de

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo VIII – Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita | FECHA: 26/04/2010 | Página 5 de 5 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

La AC. La correspondiente dependencia de ATS transmitirá toda la información pertinente a los Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito involucrados, inclusive las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de manera que puedan adoptarse medidas de protección oportuna y apropiada en ruta y en el destino conocido, probable o posible de la aeronave.

6. Apoyo de especialistas

6.1. La AC preverá que en casos de actos de interferencia ilícita, se cuente con el apoyo de personal técnico, tales como: pilotos, mecánicos de aviación, intérpretes, psicólogos, profesionales de la medicina u otras personas (por ejemplo consejeros espirituales) que por las circunstancias del acto amerite de su presencia en el COE. Estos especialistas deben ser identificados en el PCA.

6.2. La AC se asegurara que en tales circunstancias se cuente con especialistas en negociación de rehenes, en detección y manipulación de explosivos, intervención armada, rescate, comunicaciones y demás que se estime necesario para contrarrestar el acto de interferencia ilícita. Estos especialistas deben ser identificados en el PCA.

6.3. Una vez resuelto el acto de interferencia ilícita, La AC, cooperará para brindar asistencia y seguridad a los pasajeros y tripulantes de la aeronave objeto del acto de interferencia ilícita. Se pondrán a disposición servicios médicos, psiquiátricos, psicológicos, transporte, comunicaciones, combustible si la aeronave lo requiere, equipo de atención en tierra para la operación de la aeronave y demás servicios que las circunstancias lo exijan. También se proporcionará atención y seguridad permanente a los pasajeros y tripulantes de la aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita hasta que esta pueda continuar de manera normal su vuelo.

7. Prensa y medios de comunicación

7.1. Durante la comisión de actos de interferencia ilícita, todo el personal involucrado se abstendrá de brindar información o hacer comentarios en forma directa o indirecta a los medios de comunicación; y solamente se canalizará a través del portavoz designado, con el objeto que pueda difundirse información controlada y precisa.

7.2. La AC, es la autoridad facultada para brindar información a los medios de comunicación pública durante la comisión de un acto de interferencia ilícita, designará un portavoz y señalará el local apropiado para instalar la sala de prensa, en la cual se concentrarán los representantes de los medios informativos.

| | | | |
|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Capítulo IX - Examen de incidentes y actos de interferencia ilícita | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 1 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Capítulo IX - Examen de incidentes y actos de interferencia ilícita

1. Generalidades

1.1. El Anexo 17, Norma 3.4.8 requiere que los Estados contratantes afectados por un acto de interferencia ilícita reevalúen los controles y procedimientos de seguridad y que, oportunamente, adopten las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de estos actos; así como la notificación a la OACI de las medidas remediales adoptadas.

1.2. Este Capítulo identifica las entidades responsables de realizar dicha investigación y de adoptar las medidas remediales para mitigar la posibilidad de que ocurra un evento bajo circunstancias similares.

2. Examen de incidentes

2.1. Después de que haya ocurrido un acto de interferencia ilícita, se llevará a cabo un examen y análisis del incidente, a fin de determinar la eficiencia de las medidas y procedimientos de seguridad aplicados que figuran en el PNSAC, PSA, PCA y PEA, así como determinar los ajustes que sean necesarios.

2.2. El operador del aeropuerto y el operador aéreo que se hayan visto involucrados en un incidente o acto de interferencia ilícita deberán realizar la investigación pertinente para determinar las causas y la implementación de medidas para prevenir que un evento similar pueda ocurrir nuevamente. Esta investigación será independiente a las investigaciones que sean realizadas por la AC en el tanto esta última tiene como objetivo identificar a los perpetradores y su asociación ilícita para eventualmente someterlos a un enjuiciamiento según los criterios establecidos en el ordenamiento judicial. Bajo ninguna circunstancia se obstruirá las labores de investigación de las autoridades competentes antes indicadas.

2.3. El operador del aeropuerto y el operador aéreo que se hayan visto involucrados en un incidente o acto de interferencia ilícita deben proporcionar un informe posterior a la investigación realizada y se empleará como guía el apéndice respectivo de notificación de actos de interferencia ilícita incluido en el Manual de Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita, Doc. 8973, el cual se encuentra como Apéndice III de este plan.

c. La AC, tendrá la responsabilidad de evaluar los informes y de analizar las medidas remediales; las cuales incluirán la posibilidad de enmienda a la documentación nacional y/o aeroportuaria en aras de fortalecer las medidas preventivas de seguridad de la aviación. Igualmente, de considerarlo pertinente la AC podrá realizar una investigación independiente a la realizada por el operador del aeropuerto y el operador aéreo que se hayan visto involucrados en un incidente o acto de interferencia ilícita.

d. Al concluir la investigación se notificará a la OACI según lo descrito en el Capítulo III de este plan.

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice I | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 7 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Apéndice I. Recopilación y difusión de la información concerniente a una aeronave que objeto de un acto de interferencia ilícita

1. Objetivo

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

2. Información requerida

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

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

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

3. Asignación de la responsabilidad

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

- a. cuándo, dónde y bajo qué circunstancias se tuvo conocimiento por primera vez del acto ilícito;
- b. qué comunicación con la tripulación de vuelo o con los delincuentes, si hubo alguna, ha sido posible o permitida;

| | | | |
|--|------------------------------------|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice I | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 7 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- c. los cambios en la ruta y punto de destino observados por las dependencias ATS o de los que han sido advertidas;
- d. la posibilidad de determinar: lesiones a personas a bordo; reserva de combustible, suministros, incluyendo alimentos esenciales y agua, y condiciones de aeronavegabilidad; condición, composición y pericia de los miembros de la tripulación; número de rehenes a bordo de la aeronave y las circunstancias que prevalecen en ese momento;
- e. la posibilidad de determinar el número, tipo, etc., de armas, material y artefactos explosivos e incendiarios en posesión de los delincuentes, o artefactos explosivos incendiarios encontrados a bordo de la aeronave; y
- f. la misión del operador, particularmente en los casos en que el mismo:
 - no tiene representante en el aeródromo del aterrizaje más reciente; o
 - no ha participado en el servicio de mantenimiento de la aeronave.

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

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

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

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

3.4. El carácter urgente de todo acto de interferencia ilícita crea la necesidad de que, una vez conocida, la información pertinente sea transmitida inmediatamente y por el medio más rápido disponible, a fin de poder aplicar los planes para la protección de la aeronave afectada y de todas las otras aeronaves que probablemente estén afectadas por

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice I | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 7 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

su operación. Por lo tanto, la primera dependencia ATS que tiene conocimiento de que una aeronave es objeto de un acto de interferencia ilícita debería transmitir un mensaje inicial de alerta, que contenga toda la información pertinente disponible, a todas las dependencias ATS que puedan resultar afectadas teniendo en cuenta la autonomía de la aeronave en razón del combustible, la posibilidad de cambios repentinos de punto de destino y otros factores pertinentes.

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

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

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

4. Resumen de las medidas acostumbradas

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

- a. inmediatamente que se sabe, observa o sospecha que una aeronave ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita, el ATS informa a los servicios de seguridad designados y al operador aéreo;
- b. si la aeronave se desvía de su ruta original y se desconoce su punto de destino, las dependencias ATS, utilizando los detalles disponibles del plan de vuelo y toda otra información fiable, intentarán determinar la ruta o rutas o el punto de destino, reales o supuestos; y lo notificarán a los servicios de seguridad designados y al operador aéreo;
- c. el ATS transmite un mensaje de alerta a todas las dependencias ATS que puedan estar interesadas en el vuelo, dando los detalles que estén disponibles;
- d. el ATS pide información complementaria del plan de vuelo a la dependencia ATS del aeródromo de salida;
- e. al operador aéreo ayuda a facilitar la información requerida a los servicios de seguridad designados;
- f. los servicios de seguridad recopilan toda la información requerida y la transmiten tal como está especificado en este apéndice;
- g. estos procedimientos se repiten, según sea necesario, durante el vuelo;
- h. los servicios de seguridad del aeropuerto de aterrizaje previsto o supuesto inician el plan de emergencia del aeropuerto para proteger a las personas heridas o enfermas, los pasajeros y los miembros de la tripulación, y la aeronave. Si fuera necesario, los servicios de seguridad del aeropuerto también pondrán en ejecución los planes para hacer frente a un desastre que sea resultado de un accidente en el aterrizaje o una explosión subsecuente o un incendio a bordo de la aeronave; y

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice I | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 7 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- i. cuando la aeronave llega a su punto de destino final y termina el acto de interferencia ilícita, el ATS envía al aeropuerto de salida y a todos los destinatarios del mensaje de alerta un mensaje de llegada y de cualquier cambio subsecuente al mismo; los servicios de seguridad tomarán las mismas medidas.

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice I, Adjunto A | FECHA: 26/04/2010 | Página 5 de 7 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

**Adjunto A al Apéndice 1
Tabulación de la información requerida, destinatarios y fuentes posibles (respecto a un acto de interferencia ilícita que afecta a más de un Estado o aeropuerto)**

| Información requerida | Requerida por | Fuentes posibles |
|--|---|---|
| Detalles del plan de vuelo | | |
| ruta prevista o supuesta niveles de vuelo desviaciones de la ruta prevista o supuesta | dependencias ATS centro de coordinación de salvamento servicios de seguridad designados operador aéreo | operador piloto si el piloto no está en comunicación con tierra, las dependencias ATS equipadas con radar pueden ser capaces de facilitar información útil con respecto a las desviaciones de la ruta observaciones de otras aeronaves |
| Punto de destino | | |
| punto de destino previsto o supuesto y hora prevista de llegada horas de combustible a bordo equipo de emergencia y de supervivencia | administraciones de aeropuerto servicios de seguridad dependencias ATS operador | dependencias ATS mensaje de plan de vuelo operador aéreo piloto centro de coordinación de salvamento si reabastecida de combustible, administración de aeropuerto o operador, y los servicios de seguridad de aeropuerto |
| Condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave | | |
| deterioro de la maniobrabilidad de la aeronave como resultado de un acto de violencia, | administraciones de aeropuerto servicios de seguridad | piloto operador aéreo |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice I, Adjunto A | FECHA: 26/04/2010 | Página 6 de 7 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| Información requerida | Requerida por | Fuentes posibles |
|--|--|--|
| explosión u otro tipo | dependencias ATS operador centro de coordinación de salvamento | servicios de seguridad de aeropuerto otras personas que obtuvieron la información observando |
| Número de tripulantes, pasajeros, rehenes y delincuentes y su estado físico. | | |
| número total a bordo número de heridos de gravedad indicación de si un mínimo esencial de los tripulantes ha sido incapacitado; si es así, el grado de la incapacitación detalles de quienes necesitarán medicamentos que les han sido prescritos o cuidados médicos especiales inmediatamente después del aterrizaje número, tipo, etc., de armas, artefactos explosivos e incendiarios, que se sabe o se supone están en posesión de los delincuentes o han sido encontrados a bordo de la aeronave riesgo de accidente al aterrizar o de explosión subsecuente o fuego suficientes alimentos esenciales, agua potable y | administraciones de aeropuerto servicios de seguridad dependencias ATS operador aéreo centro de coordinación de salvamento | el número de tripulantes y pasajeros puede obtenerse: <ul style="list-style-type: none"> • del piloto • de la dependencia ATS del aeropuerto de salida • del operador aéreo la información sobre el estado físico de las personas y alimentos y agua a bordo de la aeronave se puede obtener: <ul style="list-style-type: none"> • del piloto • de los servicios de seguridad de aeropuerto • del operador aéreo • de otras personas que obtuvieron la información observando |

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice I, Adjunto A | FECHA: 26/04/2010 | Página 7 de 7 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| Información requerida | Requerida por | Fuentes posibles |
|---|---|--|
| de otro tipo a bordo | | |
| Composición, experiencia y pericia de la tripulación por lo que respecta a las rutas que probablemente se seguirán y al punto de destino conocido o supuesto | | |
| explicación obvia | administraciones de aeropuerto servicios de seguridad dependencias ATS | operador aéreo piloto los servicios de seguridad de aeropuerto cuando se han efectuado cambios en la tripulación sin consultar al operador aéreo |
| Cartas de navegación y documentos afines disponibles a bordo adecuados para la ruta y puntos de destino previstos o supuestos. | | |
| explicación obvia | dependencias ATS, si se desvía el vuelo hacia un área para la que no hay cartas y documentos afines adecuados a bordo | operador aéreo piloto |

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Apéndice II – Centro de operaciones de emergencia (guía modelo)

1. Generalidades

1.1. En el Anexo 14 al Convenio de Chicago se establece en forma de Norma, que deberán prepararse planes de emergencia de aeródromo en los que deberá preverse la coordinación de las medidas a adoptarse en los casos de emergencia que se presenten en esos aeródromos. En una Práctica Recomendada de dicho Anexo figura un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) fijo para proporcionar coordinación en dichos casos.

1.2. La experiencia ha demostrado que un COE bien equipado y que funcione correctamente es indispensable para hacer frente a las emergencias de seguridad importantes, tales como actos de interferencia ilícita a aeronaves, amenazas de bomba contra las aeronaves o las instalaciones y servicios de la aviación, y actos de sabotaje o terrorismo que ocurran en los aeropuertos.

1.3. Los métodos para hacer frente a cualquier forma de emergencia que se presente en un aeropuerto suponen la intervención de diversos organismos, cada uno con las responsabilidades que le son inherentes. La conclusión satisfactoria de un incidente está directamente relacionada con la sincronización de los papeles que desempeñan los organismos que participan. Para lograrlo, es necesaria la estrecha coordinación de todos los recursos en el lugar mismo.

1.4. Un COE en un aeropuerto proporcionará un centro de coordinación para todos los interesados en una situación de emergencia, a fin de que actúen juntos, de concertación y sin dificultades. Si bien todos los COE deben estar equipados, según un inventario mínimo básico, la calidad y el grado de avance tecnológico de cada elemento debe estar en relación directa con el tamaño del aeropuerto y sus operaciones.

1.5. El propósito de estas orientaciones es proporcionar una lista general de los criterios a los que debe responder un COE que presta amplios servicios a un gran aeropuerto internacional, e incluye muchos elementos que pueden considerarse opcionales o innecesarios en aeropuertos más pequeños. El lector debe tener ésto presente al tomar decisiones respecto a las necesidades de un aeropuerto en particular.

2. Ubicación

2.1. Técnicamente, el Centro de Operaciones de Emergencia debe estar en una posición que abarque ambos lados de la barrera entre la parte aeronáutica y la parte pública. Este lugar debe permitir que las instalaciones estén dentro de la parte aeronáutica controlada conservando al mismo tiempo un acceso relativamente fácil hacia ella para el personal y el equipo de las entidades de apoyo que están fuera del aeropuerto.

2.2. El acceso a las vías de entrada a la instalación y el acceso a la instalación misma debe ser estrictamente controlado para asegurar que sólo se permite entrar al personal autorizado y el equipo necesario para hacer frente a una emergencia de seguridad

| | | | |
|--|------------------------------------|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

importante.

2.3. El COE, en particular el Centro de Mando, debe tener una vista directa de la parte aeronáutica del aeropuerto y del puesto de estacionamiento aislado para aeronaves. Si no fuese posible esta visualización, se recomienda la utilización máxima de un equipo CCTV (circuito cerrado de televisión) para proporcionar dicha vista. Al instalar cámaras CCTV debe tenerse en cuenta que es conveniente ver, desde los cuatro ángulos, una aeronave que está en un puesto de estacionamiento aislado (nariz, cola y las alas de la aeronave).

2.4. El acceso vehicular al COE debe ser posible para permitir el transporte de personal y equipo cuando sea necesario.

2.5. Deben proporcionarse suficientes áreas de estacionamiento vehicular controladas, tanto en la parte aeronáutica como en la parte pública y muy cerca del COE, para los vehículos de los servicios de apoyo (incendios, aprovisionamiento, para comunicaciones móviles fuera del aeropuerto, etc.) y los vehículos del personal clave para el funcionamiento del COE.

2.6. El Centro de Operaciones de Emergencia debe estar ubicado en una zona lo suficientemente distante de las áreas operacionales normales del aeropuerto, de manera que no interfiera con aquellas operaciones, pero que al personal del aeropuerto le sea relativamente fácil llegar allí, cuando sea requerido de presentarse en el COE para participar en una operación, para asesorar o prestar servicios.

2.7. La ruta, a la instalación y en la misma instalación, debe estar claramente señalizada para dirigir al personal que deba presentarse en ese lugar y advertir suficientemente a las personas no autorizadas que su presencia no es permitida en ese lugar.

3. Diseño

3.1. El COE debe estar diseñado de manera que tengan cabida, bajo el mismo techo, en una sola área controlada, todos los componentes que prepararán la respuesta a una grave emergencia de seguridad.

3.2. Dentro de dicha área controlada, los distintos componentes que comprenden el equipo de manejo de crisis pueden subdividirse, con sus propios niveles de control de acceso que se hayan impuesto.

3.3. Teniendo ésto presente, se recomienda que se constituyan cada una de las siguientes facetas de un COE:

- a. **Vestíbulo.** Este debe ser lo suficientemente amplio para facilitar la llegada simultánea de varias personas a las instalaciones y debe estar equipado con un área de recepción para que el personal a cargo de la misma dirija al personal después de establecer su identificación y la autorización de entrada. En este lugar

| | | | |
|--|------------------------------------|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

debe haber un guardarropa para los abrigos.

- b. **Sala de Mando.** Esta es fundamentalmente el centro motor de la instalación y albergará el elemento de dirección y mando de las medidas para hacer frente a la situación. La mayoría de los equipos de comunicaciones estarán instalados en este lugar y solamente se permitirá el acceso a un número limitado de miembros del personal. Deben llevarse a cabo funciones específicas de control de acceso. La sala de mando es el sitio más importante de la instalación, por lo que su diseño exige especial cuidado y atención. Proporciona un punto central donde las personas al mando durante el incidente pueden recibir todos los datos necesarios para poder formular planes, adoptar decisiones y transmitir sus instrucciones a los organismos de ejecución rápida y eficientemente. Esta sala debe mantenerse lo más silenciosa posible utilizando material absorbente de ruido, en los pisos, las paredes y los cielos rasos, y debe tener sistemas de iluminación y ventilación con control independiente, a fin de proporcionar un ambiente tranquilo y controlado que facilite la reflexión y el proceso de toma de decisiones. En la medida de lo posible, el trazado de la sala de mando debe ser tan práctico como sea posible, en forma de consolas que contenga a los equipos, y que los diferentes organismos participantes tengan sus propias consolas. El puesto de mando debe estar ligeramente separado, aunque no aislado, y en un nivel del piso más elevado que el resto del centro. A fin de mantener niveles bajos de ruido, el funcionamiento del equipo de vigilancia y comunicaciones debe tener auriculares individuales y no altavoces.
- c. **Sala de Negociaciones.** Para el equipo de negociación de rehenes (ENR) es necesaria una instalación separada pero inmediatamente adyacente a la sala de mando y con un lugar de acceso entre ambos. Esta sala debe satisfacer las necesidades básicas de los negociadores en materia de equipo de comunicaciones (externas e internas), capacidad de circuito cerrado de televisión o una visión directa del área del incidente, equipo de medición de tiempo y de registro (con una instalación para reproducir) y asientos confortables. La sala debe estar equipada y capacitada para funcionar con un mínimo de cuatro personas que formarían el Equipo de Negociación de Rehenes: el verdadero negociador, el asistente / apuntador del negociador, un psiquiatra y el líder del ENR.
- d. **Sala de Información.** Una instalación separada para proporcionar informes periódicos sobre la situación al nuevo personal que llega y a los servicios de apoyo logístico, así como a los organismos especializados llamados para prestar asistencia (dependencia de desmantelamiento de bombas (DDB) y dependencias de intervención armada, de inteligencia, etc.). Si fuese posible, dicha sala de información debe tener la capacidad de subdividirse en dos salas utilizando cortinas plegables o mamparas corredizas a fin de poder transmitir información a dos grupos simultáneamente.
- e. **Sala de Comunicaciones de las Operaciones.** Esta sala es necesaria para el personal y el equipo que, aunque no esté directamente relacionado con el proceso de toma de decisiones que se desarrolla en el centro de mando, proporciona

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

facilidades de apoyo a los jefes. Los equipos de comunicaciones que producen ruido, tales como máquinas de télex, teletipos y el conmutador telefónico del Centro de Operaciones de Emergencia deben estar instalados en esta sala.

- f. **Cocina, instalaciones de lavabos y salas de aseo.** Hacer frente a una emergencia de seguridad importante puede llevar varios días y, en consecuencia, debe preverse la instalación de lavabos y salas de aseo para todo el personal, masculino y femenino. Debe incluirse también un área capaz de suministrar alimentos ligeros. Podría ser conveniente instalar una ventanilla deslizable para servir refrigerios entre el área de servicio y la sala de información.

3.4. Al considerar la disposición de los distintos elementos que comprende el Centro de Operaciones de Emergencia, debe utilizarse al máximo el espacio destinado a las computadoras, dado que estas proporcionan el medio más flexible para instalar varios canales y circuitos para el equipo esencial y permitirá utilizar los equipos particularmente necesarios durante un incidente o la reconfiguración de una sala con poco tiempo de preaviso, cuando sea necesario.

3.5. Debe proporcionarse un medio para que el equipo de comunicaciones fijas del COE pueda estar en interfaz con un elemento de comunicaciones móviles a fin de extender el alcance de la comunicación y proporcionar un equipo secundario de reserva en caso de falla del equipo fijo. Puede suministrarse este medio simplemente mediante varios conectores (jack) a nivel del suelo en la pared exterior del COE para que los vehículos de comunicaciones móviles puedan estacionar al lado de la pared y efectuar el enlace.

3.6. A fin de que el Centro de Operaciones de Emergencia funcione correctamente, el suministro de energía eléctrica al COE debe ser ininterrumpido. Esto puede lograrse teniendo un sistema especializado de suministro ininterrumpido de energía (UPS) establecido dentro del COE mismo o manteniendo el COE conectado a una fuente de energía que no se interrumpa.

3.7. El Centro de Operaciones de Emergencia debe estar capacitado para proporcionar espacio adicional, o por lo menos un refugio contra las inclemencias del tiempo, en caso de que deban ampliarse las instalaciones para el personal de apoyo. Un ejemplo de esto podría ser una zona de espera para los equipos de intervención armada o lugares para entrevistas preliminares con las cuales se inician los procedimientos de liberación de rehenes.

4. Equipo de comunicaciones

4.1. Las piezas del equipo de comunicaciones que se enumeran a continuación deben estar incluidas dentro del COE; sea dentro del centro de mando mismo o ubicada en la sala de comunicaciones de operaciones con un enlace al centro de mando:

- a. sistema transmisor receptor portátil UHF con la estación de base en el Centro de

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 5 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Operaciones de Emergencia. Este es un instrumento importante para el personal de administración del aeropuerto y puede utilizarse para coordinar las medidas de respuesta del personal de administración del aeropuerto;

- b. equipo de interfaces de comunicaciones con AC. Esto es necesario para que los representantes de la AC que estén en el COE puedan comunicarse directamente con su propio personal en su cuartel general o en el terreno;
- c. transmisores receptores VHF capaces de sintonizarse en cualquier frecuencia dentro de la banda aérea (107,0 a 136,0 MHz.). Este equipo permitirá al COE ajustarse a cualquier frecuencia establecida en una aeronave a fin de vigilarla o comunicarse directamente con ella. Debe tenerse especial cuidado, y consultarse con el personal de control de tránsito aéreo, antes de establecer una comunicación con una aeronave en vuelo, o entre diferentes organismos en el aeropuerto;
- d. para uso del Equipo de Negociación de Rehenes, debe proporcionarse un enlace de comunicaciones entre el Centro de Operaciones de Emergencia y una aeronave sujeta a interferencia ilícita mientras esté en tierra. Este enlace puede ser por medio de radio si puede obtenerse la frecuencia o por medio de línea terrestre o una combinación de ambas;
- e. un sistema telefónico interno del aeropuerto para una comunicación rápida entre diferentes organismos del aeropuerto;
- f. líneas telefónicas externas para la comunicación con entidades fuera del aeropuerto. Debe existir varias líneas disponibles pero solamente publicarse los números de la mitad de ellas a fin de que si se produce una cantidad de llamadas entrantes, simultáneamente, no estorbe a otra cantidad de llamadas salientes. Un miniconmutador podría ser útil. Una facilidad de discado directo internacional o acceso inmediato al operador internacional es vital para mantener abiertos los canales de comunicación con el extranjero;
- g. equipo de grabación. El Centro de Operaciones de Emergencia debe tener la posibilidad de grabar todas las transmisiones de voz hacia y desde el centro, tanto de radio como telefónicas. La comunicación hacia y desde la aeronave afectada es de fundamental importancia y debe ser grabada. Es necesaria una instalación para reproducir las grabaciones de voz;
- h. se necesita cierto número de líneas telefónicas directas (de uso exclusivo) que enlacen al Centro de Operaciones de Emergencia con diversas entidades esenciales, tanto dentro como fuera del aeropuerto. Cada aeropuerto y Estado tendrán sus propias necesidades basadas en su propio sistema para hacer frente a las emergencias; sin embargo, un ejemplo podría ser una línea directa al comité o centro de crisis del gobierno nacional y a otros organismos claves fuera del aeropuerto tales como los servicios de extinción de incendios, ambulancia, hospital, seguridad aeroportuaria, militares y otros que considere necesarios el comité de seguridad del aeropuerto. Se necesita igualmente, una línea de comunicación directa con organismos claves en el aeropuerto tales como compañías de combustible, mantenimiento de aeronaves, servicios de escala, aprovisionamiento a bordo, servicios médicos y sanitarios y cualesquiera otras secciones que considere necesarias el comité de seguridad del aeropuerto;
- i. máquina facsímiles;
- j. máquinas comerciales de télex así como equipo de red de telecomunicaciones aeronáutica fija (AFTN) y Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA) para uso del personal de comunicaciones aeronáuticas y los

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 6 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- representantes de las líneas aéreas;
- k. dos sistemas telefónicos portátiles, cada uno de ellos con 2 Km de cableado como una forma de comunicación de reserva para el caso en que se necesiten los elementos desplegados en el terreno; y
- l. una lámpara de señales de luces.

4.2. Tiene mucho mérito diseñar un sistema de comunicaciones para el Centro de Operaciones de Emergencia en vez de tener equipos ya hechos y estar forzados a adaptar ese equipo a la mano, puesto que los requerimientos del COE pueden ser exactamente realizados con un sistema a pedido del cliente. Si se prevé cuidadosamente, un diseño a pedido del cliente puede lograrse a un costo económico, dado que la mayoría de los principales componentes son fáciles de obtener y el diseño consiste en seleccionar y combinar todos los elementos para formar el sistema.

5. Equipo en general

5.1. Al considerar el suministro de equipo en general o que no sea de comunicaciones para un Centro de Operaciones de Emergencia, la gama está solamente limitada por la imaginación de los planificadores y los fondos disponibles para un aeropuerto y un Estado en particular. El equipo enumerado en los párrafos que siguen, se ha agrupado según las necesidades de las diversas salas de un COE descritas en 3.3.

5.2. Centro de Mando / Sala de Comunicaciones de Operaciones. Estas instalaciones necesitarán:

- a. mapas y planos. Mapas mostrando el país en cuestión, la ubicación del aeropuerto y los distritos que lo circundan junto con un plano detallado del aeropuerto. El plano del aeropuerto debe ser de cuadrícula indicando todas las características esenciales. Los planos de los diferentes pisos de todos los edificios del aeropuerto y los diseños de los sistemas de todas las instalaciones aeroportuarias deben estar al alcance inmediato cuando sea necesario;
- b. los trazados de la configuración interna de todos los vuelos regulares de las aeronaves de los operadores que operan en el aeropuerto deben estar disponibles junto con los detalles técnicos y las dimensiones de todos los tipos de dichas aeronaves. Esta información debería incluir la altura de los umbrales de las puertas desde el suelo y los dibujos de los ángulos de visibilidad de la aeronave para uso de las unidades de intervención armada;
- c. consolas con superficies adecuadas para el trabajo para hacer funcionar todo el equipo fundamental;
- d. asientos cómodos para el personal. Cuando sea posible, estos asientos deben estar sobre ruedecillas, poder girar y ser de altura ajustable a fin de adaptarlos a las necesidades individuales;
- e. gaveta de planos o mesa de mapas con cajones para examinar y guardar los mapas y planos;
- f. sistemas de iluminación, calefacción y aire acondicionado independientemente controlados;

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 7 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- g. copias de todos los programas importantes de seguridad que correspondan; deben estar disponibles los programas de seguridad nacional, de aeropuertos y de cada línea aérea, cuando sea necesario, junto con copias de todos los planes de contingencia preparados para ese aeropuerto en particular;
- h. directorios telefónicos de los organismos internos del aeropuerto, entidades gubernamentales claves, embajadas extranjeras y cualquier otro que el comité de seguridad del aeropuerto considere necesario;
- i. es importante mantener un registro o directorio de la disponibilidad de traductores, los idiomas que hablan y sus números de teléfono de contacto, así como la lista para entrar en función y los procedimientos para llamarlos;
- j. monitoreo de los sistemas de presentación de información de vuelo;
- k. receptores de televisión y de radio de banda de transmisión local comercial;
- l. juntas de informes de estado o de situación para identificar la forma en que se hace frente al incidente incluyendo secciones para información de víctimas, despliegue de recursos, plazos, amenazas, demandas y compromisos;
- m. relojes indicando la hora local y tiempo local comparado (UTC);
- n. gráficos de redes de radio frecuencia y de distintivos de llamada para uso del personal que opera equipos de radio;
- o. cantidad adecuada de útiles de oficina;
- p. persianas para todas las ventanas, a fin de regular la luz natural dentro de las oficinas e impedir que se vea al interior de las instalaciones, cuando sea necesario;
- q. botiquín de primeros auxilios;
- r. binoculares y linternas, una cantidad adecuada de cada una;
- s. pizarra, marcadores y un puntero;
- t. ceniceros y basureros; y
- u. dispensador de agua.

5.3. Sala de Negociadores. En esta instalación se necesitarán:

- a. una consola que contenga todo el equipo de comunicaciones necesario para que pueda llevarse a cabo el procedimiento de negociación. Se necesita también un enlace de intercomunicación con el Jefe de Control del Incidente;
- b. facilidades para grabación y reproducción independientes;
- c. asientos cómodos para el Equipo de Negociación de Rehenes (cuatro);
- d. sistemas de iluminación, calefacción y aire acondicionado controlados independientemente;
- e. relojes indicando la hora local y el tiempo universal coordinado (UTC); y
- f. monitores de circuito cerrado de televisión en caso de que la instalación no tenga una vista directa del puesto de estacionamiento aislado para aeronaves.

5.4. Sala de información. Esta instalación debería tener el siguiente equipo:

- a. mesa tipo conferencias y una cantidad adecuada de sillas;
- b. tocacintas;
- c. reloj indicando la hora local y el tiempo universal coordinado (UTC);
- d. enlace de intercomunicación con el centro de mando;

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 8 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- e. teléfonos;
- f. pizarra, marcadores y un puntero;
- g. retroproyector, pantalla de proyección y gráficos de perspectivas en blanco;
- h. modelo de aeropuerto (plegable);
- i. pizarra portátil, además del caballete y tiza;
- j. planos a gran escala del aeropuerto y planos de los edificios del aeropuerto y los sistemas de instalaciones;
- k. cantidad adecuada de útiles de oficina;
- l. botiquín de primeros auxilios;
- m. ceniceros y basureros; y
- n. megáfono

5.5. Áreas de comodidades. Esta área requerirá lo siguiente:

- a. fregadero;
- b. calentador de agua;
- c. cocina;
- d. vajilla y cubiertos;
- e. refrigerador;
- f. hervidor eléctrico o recipiente para calentar agua;
- g. teteras y cafeteras
- h. útiles de limpieza; y
- i. comestibles café, té, azúcar, leche, etc.

5.6. Área de Servicios Higiénicos y Lavabos. En esta área serán necesarios:

- a. duchas;
- b. lavabos;
- c. espejos;
- d. inodoros;
- e. urinarios;
- f. toalleros; y
- g. percheros

5.7. La experiencia ha demostrado que los equipos muy modernos y caros tales como sistemas de grabación en vídeo, equipo de visión nocturna y hasta cámaras de antejo, para nombrar sólo unos pocos, no son convenientes en el Centro de Operaciones de Emergencia. Estos equipos pueden ser utilizados por los especialistas que intervengan en un suceso, quienes tendrán estos artículos en el inventario de su equipo.

6. PERSONAL

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 9 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

6.1. El requerimiento total del personal de un Centro de Operaciones de Emergencia variará de un aeropuerto a otro, de acuerdo con los procedimientos particulares de respuesta para ese aeropuerto o Estado en cuestión, y dependerá del tamaño de las instalaciones mismas para albergar cómodamente a quienes actúan en esa respuesta. No se puede aconsejarse sobre límites máximos o mínimos de personal debido a esas variables.

6.2. El factor más importante que debe considerarse es que el acceso al Centro de Operaciones de Emergencia debe ser rigurosamente controlado durante un incidente para impedir que personal innecesario esté en el paso del personal que es esencial. El Jefe del Centro del incidente (en consulta con el Jefe del aeropuerto si el Jefe del centro del incidente es un oficial encargado de hacer cumplir la ley) debe decidir qué dependencias son necesarias en el COE para hacer frente a cualquier incidente dado y dichas dependencias deben mantener los niveles de personal absolutamente al mínimo a fin de llevar a cabo sus respectivas tareas. Debe utilizarse las comodidades de reserva dentro del complejo del COE o fuera del mismo para el personal de reserva o de relevo, en vez de congestionar las áreas operacionales del COE.

6.3. La categoría o tipo de personas necesarias para hacer funcionar un COE en respuesta a una emergencia dependerá de las circunstancias de la emergencia misma y de los procedimientos establecidos para el aeropuerto o Estado de que se trate. Las autoridades que deben contactarse para la respuesta inicial a un acto de interferencia ilícita pueden ser las siguientes:

- a. autoridad reglamentaria de la aviación civil;
- b. autoridad policial / militar;
- c. operador del aeropuerto;
- d. representante de la administración del tipo de la aeronave involucrada;
- e. representante superior del puesto de pilotaje del tipo de aeronave involucrada;
- f. especialistas de mantenimiento del equipo de comunicaciones (para reparación inmediata de fallas); y
- g. lingüista con los conocimientos apropiados.

7. Conclusión

7.1. Una vez que se han completado las instalaciones, sólo puede confiarse en su eficacia operacional efectuando las pruebas y verificaciones apropiadas.

7.2. Los procedimientos con respecto al funcionamiento de un COE para hacer frente a una grave emergencia de un aeropuerto deben someterse a pruebas periódicas mediante emergencias simuladas.

7.3. Debe verificarse frecuentemente el buen estado del equipo del COE a fin de mantenerlo preparado para su uso.

7.4. Debe llevarse a cabo verificaciones completas del inventario a intervalos regulares.

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II | FECHA: 26/04/2010 | Página 10 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Para tal fin como adjunto de este apéndice se incluye dicha lista de verificación.

7.5. Cabe señalar que la información y los detalles anteriores son para fines de orientación solamente. Esta información ha sido compilada en base a la experiencia práctica.

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II, Ajunto A | FECHA: 26/04/2010 | Página 11 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Adjunto A al Apéndice II. Lista de verificación de equipo necesario del COE

| Área | Centro de Mando / Sala de Comunicaciones de Operaciones. | | | |
|-------------|--|-------------------|----------------------|------------------|
| | Recurso | Disponible | No disponible | No aplica |
| | Mapas y planos. | | | |
| | Diagramas de las aeronaves que operan regularmente en el Aeropuerto | | | |
| | consolas con superficies adecuadas para el trabajo para hacer funcionar todo el equipo fundamental | | | |
| | Asientos cómodos para el personal | | | |
| | Gaveta de planos o mesa de mapas con cajones para examinar y guardar los mapas y planos | | | |
| | sistemas de iluminación, calefacción y aire acondicionado independientemente controlados | | | |
| | Copias de todos los programas importantes de seguridad que correspondan | | | |
| | Directorios telefónicos de los organismos internos del aeropuerto, entidades gubernamentales claves, embajadas extranjeras y cualquier otro que el comité de seguridad del aeropuerto considere necesario | | | |
| | Directorio de la disponibilidad de traductores, los idiomas que hablan y sus números de teléfono de contacto | | | |
| | Monitoreo de los sistemas de presentación de información de vuelo | | | |
| | Receptores de televisión y de radio de banda de transmisión local comercial | | | |
| | Juntas de informes de estado o de situación para identificar la forma en que se hace frente al incidente incluyendo secciones para información de víctimas, despliegue de recursos, plazos, amenazas, demandas y compromisos | | | |
| | Relojes indicando la hora local y tiempo local comparado (UTC) | | | |
| | Gráficos de redes de radio frecuencia y de distintivos de llamada para uso del personal que opera equipos de radio | | | |
| | Cantidad adecuada de útiles de oficina | | | |
| | Persianas para todas las ventanas | | | |

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II, Ajunto A | FECHA: 26/04/2010 | Página 12 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | | |
|----------------|--|--|--|--|
| | Botiquín de primeros auxilios | | | |
| | Binoculares y linternas, una cantidad adecuada de cada una | | | |
| | Pizarra, marcadores y un puntero | | | |
| | Ceniceros y basureros | | | |
| | Dispensador de agua. | | | |
| Observaciones: | | | | |
| | | | | |

| Área | Sala de Negociadores | | | |
|----------------|---|----------------|----------------------|--------------|
| | Recurso | Disponi ble | No disponib le | No aplica |
| | Una consola que contenga todo el equipo de comunicaciones necesario para que pueda llevarse a cabo el procedimiento de negociación. Se necesita también un enlace de intercomunicación con el Jefe de Control del Incidente | | | |
| | Facilidades para grabación y reproducción independientes | | | |
| | Asientos cómodos para el Equipo de Negociación de Rehenes (cuatro) | | | |
| | Sistemas de iluminación, calefacción y aire acondicionado controlados independientemente | | | |
| | Relojes indicando la hora local y el tiempo universal coordinado (UTC) | | | |
| | Monitores de circuito cerrado de televisión en caso de que la instalación no tenga una vista directa del puesto de estacionamiento aislado para aeronaves | | | |
| Observaciones: | | | | |
| | | | | |

| Área | Sala de información | | | |
|------|--|----------------|------------------|--------------|
| | Recurso | Disponi ble | No disponible | No aplica |
| | Mesa tipo conferencias y una cantidad adecuada de sillas | | | |
| | Tocacintas | | | |
| | Reloj indicando la hora local y el tiempo universal coordinado (UTC) | | | |
| | Enlace de intercomunicación con el centro de mando | | | |

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II, Ajunto A | FECHA: 26/04/2010 | Página 13 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | | |
|----------------|--|--|--|--|
| | Teléfonos | | | |
| | Pizarra, marcadores y un puntero | | | |
| | Retroproyector, pantalla de proyección y gráficos de perspectivas en blanco | | | |
| | Modelo de aeropuerto (plegable) | | | |
| | Pizarra portátil, además del caballete y tiza | | | |
| | Planos a gran escala del aeropuerto y planos de los edificios del aeropuerto y los sistemas de instalaciones | | | |
| | Cantidad adecuada de útiles de oficina | | | |
| | Botiquín de primeros auxilios | | | |
| | Ceniceros y basureros | | | |
| | Megáfono | | | |
| Observaciones: | | | | |
| | | | | |

| Área | Comodidades | | | |
|----------------|--|------------|---------------|-----------|
| | Recurso | Disponible | No disponible | No aplica |
| | Fregadero | | | |
| | Calentador de agua | | | |
| | Cocina | | | |
| | Vajilla y cubiertos | | | |
| | Refrigerador | | | |
| | Hervidor eléctrico o recipiente para calentar agua | | | |
| | Teteras y cafeteras | | | |
| | Útiles de limpieza | | | |
| | Comestibles | | | |
| | Café, té, azúcar, leche, etc. | | | |
| Observaciones: | | | | |
| | | | | |

| Área | Servicios Higiénicos y Lavabos | | | |
|------|--------------------------------|------------|---------------|-----------|
| | Recurso | Disponible | No disponible | No aplica |
| | Duchas | | | |

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice II, Ajunto A | FECHA: 26/04/2010 | Página 14 de 14 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

| | | | | |
|----------------|-----------|--|--|--|
| | Lavabos | | | |
| | Espejos | | | |
| | Inodoros | | | |
| | Urinarios | | | |
| | Toalleros | | | |
| | Percheros | | | |
| Observaciones: | | | | |
| | | | | |

Apéndice III Reporte modelo para la notificación de actos de interferencia ilícita.

LOGO AAC

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

INFORME PRELIMINAR **FINAL** **(Indique con X)**

SOBRE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Número de expediente:

Fecha del informe:
[Díames/año]

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

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

| | Realizado | Intento |
|---|--------------------------|--------------------------|
| a) Acto de apoderamiento ilícito de una aeronave | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Ataque contra un aeropuerto 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"/> |

PARTE I: INFORMACIÓN ACERCA DEL SUCESO

A. INFORMACIÓN GENERAL

1. Estado que presenta el informe:

2. Fecha del suceso:
[Díames/año]

3. Hora del suceso:
[Hora local - reloj de 24 horas]

4. Duración del suceso:

- 2 -

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:

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

- 3 -

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"/> |
| Incendarios: | <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 -

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:

- 5 -

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 | |
|----|------------|--------|-------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | | | | Si | No |
| a) | | | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) | | | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) | | | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) | | | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) | | | | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

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

| | Si | No |
|----------|--------------------------|--------------------------|
| a) | <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.

| | Si | No |
|----------|--------------------------|--------------------------|
| a) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

en caso afirmativo, explíquese:

.....

.....

- 6 -

6.4 ¿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, explique:

.....

.....

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, explique:

.....

.....

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, explique:

.....

.....

| | | | |
|---|---|-----------------------------|----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice III | FECHA: 26/04/2010 | Página 7 de 13 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- 7 -

D. AUTORES (si eran más de tres, utilícese 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"/> |

| | | | |
|---|---|------------------------------|-----------------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice III | FECHA: 26/04/2010 | Página 9 de 13 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- 9 -

- | | Si | 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"/> | | |
| Describase brevemente: | | |
| | | |
| | | |
| 11. ¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptado o se prevé adoptar para evitar que el hecho se repita? | | |
| | | |
| | | |
| | | |

- 10 -

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:

.....

.....

.....

.....

| | | | |
|---|---|----------------------|-----------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice III | FECHA: 26/04/2010 | Página 11 de 13 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

- 11 -

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:

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

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice IV | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 2 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Apéndice IV. Formulario para amenaza de bomba

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

Mensaje: (Palabras exactas del que llama)

¿DÓNDE SE HA COLOCADO LA BOMBA?

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

¿CUÁNDO EXPLOTARÁ?

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

¿QUÉ ASPECTO TIENE?

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

¿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 | |

| | | | | |
|---|---|--|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice IV | | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 2 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | | Rev. Org. | |

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 LA AC**

| | | | |
|---|---|----------------------|---------------|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice V | FECHA: 26/04/2010 | Página 1 de 6 |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | |

Apéndice V. Lista de verificación para la búsqueda en una aeronave

| LISTA DE BUSQUEDA DE AERONAVE | Presencia de elementos sospechosos | | |
|--|---|-----------|-----------|
| | Si | No | NA |
| Área a ser inspeccionada | | | |
| Interior de la aeronave | | | |
| Asientos, incluyendo bolsas, cojines y por debajo de los asientos | | | |
| Compartimiento para el libro de vuelo y el manual de vuelo | | | |
| Alojamiento de máscaras de oxígeno de la tripulación | | | |
| Todo el piso, comprendidas la parte de delante de los pedales del timón de dirección y por debajo de todos los asientos del puesto de pilotaje | | | |
| Techo, paredes laterales y posteriores | | | |
| Alojamiento de chalecos salvavidas | | | |
| Guardarropa y lugar de depósito del equipaje de la tripulación | | | |
| Mesa y gaveta del puesto del tercer miembro de la tripulación | | | |
| El área que circunda los pedales de dirección/frenos | | | |
| Botiquín de primeros auxilios | | | |
| Entrada delantera | | | |
| Escalera, incluyendo la parte inferior | | | |
| Conexión de la escalera al fuselaje, así como el soporte en ese punto | | | |
| Alojamiento del tobogán de emergencia | | | |
| Asiento del auxiliar de a bordo, alojamiento de la balsa salvavidas y parte posterior del asiento | | | |
| Parabrisas delantero y espacio de almacenamiento, incluyendo compartimientos | | | |
| Compartimiento de máscaras de oxígeno | | | |
| Techo y pared | | | |
| Alojamiento del extintor de incendios | | | |
| Pasillo hacia el puesto de pilotaje - Puesto de pilotaje | | | |
| Paredes, techo y piso | | | |
| Guardarropa | | | |
| Estantería de equipaje — toda el área, sin el equipaje | | | |
| Compartimientos por encima de la estantería de equipaje y el guardarropa | | | |
| Depósito de agua potable y de vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe | | | |
| Área por encima y a lo largo de la pared lateral del espacio de almacenamiento, costado anterior del lavabo delantero | | | |
| Compartimiento delantero | | | |
| Guardarropa y alojamiento de las máscaras de oxígeno y los chalecos salvavidas | | | |
| Asientos de los auxiliares de a bordo y pasajeros (y también por debajo de los asientos) | | | |
| Literas de los pasajeros | | | |

| | | | | |
|---|---|----------------------|---------------|--|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice V | FECHA: 26/04/2010 | Página 2 de 6 | |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | | |

| LISTA DE BUSQUEDA DE AERONAVE | Presencia de elementos sospechosos | | |
|--|---|-----------|-----------|
| | Si | No | NA |
| Área a ser inspeccionada | | | |
| Techo, piso y paredes | | | |
| Alojamiento de chalecos salvavidas de la tripulación y los pasajeros | | | |
| Armario para equipo de oxígeno portátil | | | |
| Asientos (bolsas y alojamiento de la máscara de oxígeno) | | | |
| Mesa entre los sillones del salón posterior y sus compartimientos | | | |
| Alojamiento del tobogán de escape | | | |
| Armarios para material de lectura | | | |
| Cocina delantera | | | |
| Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos, si es que todavía no se ha hecho | | | |
| Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador | | | |
| Inspeccionar los contenedores retirados de la cocina y del bar | | | |
| Alojamiento de las máscaras de oxígeno (bar) | | | |
| Puerta de servicio de la cocina (lugar para cintas magnetofónicas; hueco de la bisagra) | | | |
| Alojamiento del tobogán de escape | | | |
| Compartimientos encima de las puertas de servicio | | | |
| Lavabos delanteros | | | |
| Retirar materiales sucios y ya utilizados | | | |
| Retirar los recipientes debajo de los lavabos, inspeccionando el contenido y las áreas correspondientes y alrededor de cada lavabo | | | |
| Inspeccionar el receptáculo para toallas | | | |
| Receptáculo para papel higiénico | | | |
| Inodoro | | | |
| Espejo y compartimientos | | | |
| Paredes, techo y piso | | | |
| Puerta | | | |
| Alojamiento de máscaras de oxígeno | | | |
| Acceso al depósito de agua potable | | | |
| Depósito de aguas residuales | | | |
| Cabina principal | | | |
| Asientos (bolsas, alojamientos de máscaras de oxígeno, cojines y por debajo de los asientos) | | | |
| Estantes de almohadas, mantas y pasamanos | | | |
| Piso — no retirar la alfombra, a menos que se sospeche la presencia de un objeto extraño | | | |
| Paredes laterales, incluyendo ventanillas y cortinas | | | |
| Mamparas y nichos en la base de los mismos, y alojamiento de máscaras de oxígeno | | | |

| | | | | |
|---|---|----------------------|---------------|--|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice V | FECHA: 26/04/2010 | Página 3 de 6 | |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | | |

| LISTA DE BUSQUEDA DE AERONAVE | Presencia de elementos sospechosos | | |
|--|---|-----------|-----------|
| | Si | No | NA |
| Área a ser inspeccionada | | | |
| Techo | | | |
| Nichos de las luces | | | |
| Compartimientos en el extremo posterior de cada pasamano | | | |
| Compartimientos detrás de los asientos posteriores de la cabina | | | |
| Alojamiento del equipo de camilla encima de la sombrerera | | | |
| Alojamiento del chaleco salvavidas de demostración | | | |
| Compartimientos para la soga de escape de emergencia | | | |
| Alojamiento de los toboganes de escape | | | |
| Puerta principal y hueco para la misma, con la puerta cerrada | | | |
| Estantes de revistas | | | |
| Alojamiento de las balsas salvavidas | | | |
| Bolsas de chalecos salvavidas | | | |
| Literas de pasajeros | | | |
| Armario para equipo de oxígeno | | | |
| Depósito de las anillas para sujetar la carga | | | |
| Receptáculos de material de lectura | | | |
| Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado | | | |
| Equipos de servicio de oxígeno para los pasajeros, bajarlos e inspeccionarlos | | | |
| Gavetas de depósito de los cilindros de oxígeno y CO2 en los costados anteriores de las cocinas 1 y 3 y lavabos posteriores | | | |
| Cubiertas para la salida de emergencia sobre el ala | | | |
| Asiento del auxiliar de cabina en la puerta de entrada posterior | | | |
| Depósito de agua potable y de vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe en el piso | | | |
| Luces portátiles para la evacuación de emergencia — retirarlas e inspeccionarlas | | | |
| Cocina central y bar | | | |
| Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos, si es que todavía no se ha hecho | | | |
| Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador | | | |
| Inspeccionar todos los contenedores retirados de la aeronave | | | |
| Paredes, techo y piso | | | |
| Estantes para cristalería en la mampara anterior del bar | | | |
| Botiquín de primeros auxilios en el compartimiento de la parte posterior de la unidad posterior — sólo si no está precintado | | | |
| Compartimiento situado encima de la puerta de servicio | | | |
| Puerta de servicio y su hueco | | | |
| Alojamientos de los toboganes de escape | | | |
| Asientos de los auxiliares de a bordo en el pasillo de la cocina núm. 2 | | | |

| | | | | |
|---|---|----------------------|---------------|--|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice V | FECHA: 26/04/2010 | Página 4 de 6 | |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | | |

| LISTA DE BUSQUEDA DE AERONAVE | Presencia de elementos sospechosos | | |
|--|---|-----------|-----------|
| | Si | No | NA |
| Área a ser inspeccionada | | | |
| Compartimiento de máscaras de oxígeno en el techo | | | |
| Luces portátiles de evacuación de emergencia, retirarlas e inspeccionarlas | | | |
| Área de la cocina posterior y bar | | | |
| Asiento de los auxiliares de a bordo | | | |
| Cocina — retirar todos los contenedores | | | |
| Abrir e inspeccionar todos los compartimientos | | | |
| Paredes, techo y piso | | | |
| Compartimientos en la mampara anterior | | | |
| Inspeccionar los contenedores retirados de la aeronave | | | |
| Armario del correo diplomático | | | |
| Nicho de la bisagra de la parte de servicio de la cocina | | | |
| Alojamientos de los toboganes de escape (en cada puerta) | | | |
| Huecos de las bisagras de la puerta de entrada posterior | | | |
| Alojamientos de las balsas salvavidas | | | |
| Alojamientos de los cilindros de oxígeno en el techo | | | |
| Lavabos traseros | | | |
| Retirar materiales sucios y ya utilizados | | | |
| Retirar e inspeccionar el recipiente debajo del lavabo | | | |
| Inspeccionar el lavabo y el área vecina | | | |
| Receptáculo para toallas | | | |
| Receptáculo para papel higiénico | | | |
| Asiento del inodoro y su tapa | | | |
| Espejo y compartimientos | | | |
| Asiento de auxiliares de a bordo | | | |
| Puerta | | | |
| Paredes, cielorraso y piso | | | |
| Alojamiento de máscaras de oxígeno | | | |
| Acceso al depósito de agua potable | | | |
| Depósito de aguas residuales | | | |
| Guardarropas traseros | | | |
| Retirar la ropa y el equipaje de mano | | | |
| Inspeccionar toda el área | | | |
| Catres y cunas para niños | | | |
| Alojamiento de máscaras de oxígeno | | | |
| Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado | | | |
| Alojamiento de chalecos salvavidas | | | |
| EXTERIOR DE LA AERONAVE | | | |
| Fuselaje (debieran inspeccionarse las áreas detrás y dentro de las puertas y | | | |

| | | | | |
|---|---|----------------------|---------------|--|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice V | FECHA: 26/04/2010 | Página 5 de 6 | |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | | |

| LISTA DE BUSQUEDA DE AERONAVE | Presencia de elementos sospechosos | | |
|--|---|-----------|-----------|
| | Si | No | NA |
| Área a ser inspeccionada | | | |
| aberturas que se señalan a continuación) | | | |
| Radomo | | | |
| Panel del conector neumático a tierra | | | |
| Tomas de aire del compresor de cabina | | | |
| Paneles de acceso al compresor de cabina | | | |
| Puerta de la antena del sistema de navegación doppler | | | |
| Salidas de aire del compresor de cabina | | | |
| Paneles de acceso a los mandos del termo intercambiador | | | |
| Aletas de guía de la salida del termo intercambiador | | | |
| Salida de aire del equipo de radio | | | |
| Nicho de la luz anticollisión (desmontando la luz) | | | |
| Armario de seguridad y su contenido | | | |
| Linternas (verificar las baterías) | | | |
| Precintos de los botiquines de primeros auxilios, para comprobar si están en debidas condiciones | | | |
| Precintos de los paneles de las balsas salvavidas, para comprobar si están en debidas condiciones | | | |
| Puerta del compartimiento de accesorios | | | |
| Puertas del colector de combustible de los depósitos auxiliares | | | |
| Válvulas de seguridad de la presión de cabina | | | |
| Panel posterior de servicio de aguas residuales | | | |
| Válvula reguladora de la presión de cabina | | | |
| Paneles posteriores de servicio del sistema de desperdicios | | | |
| Puerta de acceso al mecanismo estabilizador | | | |
| Puerta de acceso al cono de cola | | | |
| Panel posterior de servicio de agua potable | | | |
| Puertas de carga posteriores | | | |
| Puertas de carga delanteras | | | |
| Panel anterior de servicio de agua potable | | | |
| Puerta para el conector de aire acondicionado de tierra | | | |
| Puerta de fusibles de energía externa | | | |
| Receptáculo de la toma de energía externa | | | |
| Compartimiento del compresor de cabina | | | |
| Todo el compartimiento, especialmente el área con huecos y cavidades | | | |
| Compartimiento de accesorios | | | |
| Todo el compartimiento, así como todas las instalaciones | | | |
| Compartimientos de carga | | | |
| Compartimiento de carga delantero, especialmente el área por debajo del panel de cierre a presión abisagrado de la puerta de carga | | | |

| | | | | |
|--|------------------------------------|----------------------|---------------|--|
| PROGRAMA REGIONAL NACIONAL DE CONTINGENCIAS AEROPORTUARIAS | Apéndice V | FECHA: 26/04/2010 | Página 6 de 6 | |
| | Información Sensitiva de Seguridad | Rev. Org. | | |

| LISTA DE BUSQUEDA DE AERONAVE | Presencia de elementos sospechosos | | |
|---|------------------------------------|----|----|
| | Si | No | NA |
| Área a ser inspeccionada | | | |
| Compartimiento del depósito de aguas residuales | | | |
| Cajas de herramientas | | | |
| Compartimiento posterior de carga (especialmente el área de las juntas abisagradas de la puerta de carga) | | | |
| Zona inmediatamente por detrás del compartimiento posterior de carga | | | |
| Alojamientos de las ruedas del tren de aterrizaje | | | |
| Alojamiento de la rueda de proa — área posterior de los accesos y paneles con cierre a cremallera | | | |
| Todos los huecos donde van alojadas las ruedas principales, más la zona de los encastres de las alas izquierda y derecha | | | |
| Tren de aterrizaje, ruedas — neumáticos, llantas, frenos y partes tales como montantes, riostras, vigas, brazos, actuadores, bastidores y bogues. | | | |
| Alas | | | |
| Borde de salida de las secciones de flaps | | | |
| Cubiertas de cierre a presión, de acceso a la tubería de alimentación cruzada | | | |
| Cubiertas de cierre a presión, de acceso a los cilindros de extinción de incendios | | | |
| Adaptadores para el reabastecimiento de combustible a presión | | | |
| Paneles de cierre a presión para inspección | | | |
| Respiraderos de los depósitos de combustible | | | |
| Motores y sus soportes | | | |
| Toma y salida de aire de los motores y conducto de la soplante | | | |
| Aleta de la toma de aire del termo intercambiador neumático y del aceite del motor | | | |
| Cubierta de reabastecimiento de aceite del motor | | | |
| Puerta de salida de aire del termo intercambiador del motor | | | |
| Cubierta de reabastecimiento de aceite del mando de velocidad constante. | | | |
| Abrir las puertas del capó del motor y los álabes deflectores de la soplante. | | | |
| Debe inspeccionarse toda la instalación del motor y todas las aberturas en las puertas del capó y soportes del motor. | | | |
| Observaciones: | | | |
| | | | |
| | | | |

Inspeccionado
por

Firma

Fecha

Vuelo: