

**AGENCIA CENTROAMERICANA PARA LA SEGURIDAD
AERONAUTICA
(ACSA)**



**CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE
NAVEGACIÓN AÉREA
(COCESNA)**

Organismo Internacional de Integración Centroamericana

**“Programa de Seguridad Aeroportuaria
Modelo para el Operador Aéreo”**

Abril 2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág. 1 de 1
	Introducción	Ed. 1	original	CAP 0.0.

0.0. Introducción

El **OPERADOR AÉREO** conocedor de la importancia que involucra la seguridad en el transporte aéreo y de los compromisos adquiridos por el Estado con la aviación civil internacional por medio de los convenios internacionales, desarrolla el presente Programa de Seguridad del Operador Aéreo (PSOA en lo sucesivo).

El presente PSOA describe los procedimientos que el **OPERADOR AÉREO** aplicará a fin de dar fiel cumplimiento a los requerimientos de las leyes y regulaciones aeronáuticas; además toma como soporte lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) implícitamente en lo indicado en las normas del Anexo 17, sus documentos de apoyo y lo establecido por los Organismos Internacionales, así como las Autoridades de Aviación Civil de las aeronaves matrícula extranjera que el **OPERADOR AÉREO** atienda en sus operaciones.

En el PSOA se establece las políticas y procedimientos en materia de seguridad y protección a los pasajeros, las aeronaves, el personal de vuelo, de las operaciones que atienda el **OPERADOR AÉREO**, así como, las instalaciones asignadas del **OPERADOR AÉREO**, en todo lo referente a sabotaje, secuestros, actos de interferencia ilícita, transporte de mercancías peligrosas y otros peligros que puedan atentar contra la seguridad de los vuelos.

El **OPERADOR AÉREO** por medio de su programa de entrenamiento descrito en el presente manual y el Manual de Operaciones, se asegurara que todo el personal conozco y aplique los procedimientos relacionados con la seguridad en el transporte comercial de pasajeros, carga e instalaciones aeroportuarias

Las normas y procedimientos de seguridad que se establecen aquí tratan de estar acordes con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y con la legislación aeronáutica que existe al respecto.

EL **OPERADOR AÉREO** puede, a fin de dar el cumplimiento a sus compromisos procedimentales, sub-contratar los servicios a un proveedor de servicios de Seguridad, siempre cumpliendo con las normas y procedimientos aquí establecidos.

Asimismo, en los casos en que el **OPERADOR AÉREO** este proveyendo servicios a un operador aéreo nacional o extranjero aplicara el Manual de Seguridad de este operador siempre y cuando esté debidamente autorizado o aprobado por la AC.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág. 1 de 6
	Tabla de contenido	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.1.

0.1. Tabla de contenido

	Página
Control y revisiones	
0.0. Introducción	1
0.1. Tabla de contenido	1
0.2. Lista de paginas efectivas	1
0.3. Responsabilidad y distribución del manual	1
0.4. Registro de emisión y enmiendas	1
0.5. Definiciones y acrónimos.	1
0.5.1. Definiciones	1
0.5.2. Acrónimos	8

	Página
1.0 Obligaciones y organizaciones internacionales	1

	Página
2.0 Obligaciones y responsabilidades nacionales	1

	Página
Política y organización de OPERADOR AEREO	
3.1. Política de seguridad de OPERADOR AÉREO	1
3.2. Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de OPERADOR AÉREO	1
3.2.1. Gerente general.	1
3.2.2. Supervisor de seguridad	1
3.2.3. Agentes de seguridad	2
3.2.4. Coordinador de seguridad en vuelo	4
3.3. Información y comunicación	1
3.4. Operaciones de OPERADOR AÉREO	1
3.4.1. Procedimientos a seguir en las operaciones en rampa	1
3.4.2. Sistema de seguridad de OPERADOR AÉREO	2

	Página
Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	
4.1. Finalidad de la inspección de seguridad.	1
4.2. Procedimientos de inspección de seguridad de los pasajeros de origen	1

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág. 2 de 6
	Tabla de contenido	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.1.

4.2.1. Documentación de pasajeros	1
4.2.2. Potestad al abordaje	1
4.2.3. Control de acceso a áreas estériles	2
4.2.4. Control en puertas de abordaje	2
4.2.5. Condición de los equipos	4
4.2.6. Plan de contingencia	4
4.3 Procedimientos para la inspección de seguridad de pasajeros de trasbordo y tránsitos.	1
4.3.1 Pasajeros de transbordo	1
4.3.2 Pasajero en tránsito	1
4.4. Exoneración al registro e inspección	1
4.5. Inspección de seguridad de equipaje de mano	1
4.6. Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos	1
4.7. Control del movimiento de la circulación de los pasajeros	1
4.8. Medidas para categorías especiales de pasajeros	1
4.8.1. Mensajeros diplomáticos o gubernamentales	1
4.8.2. Pasajeros de movilidad reducida, con problemas médicos u otra condición especial.	1
4.8.3. Pasajeros que viajan armados en la cabina de la aeronave.	2
4.9. Política para pasajeros perturbadores	1
4.10 Requerimientos de notificación y rotulación	1

	Página
Seguridad del equipaje de bodega	
5.1. Finalidad de la inspección	1
5.2. Procedimientos generales	1
5.3. Equipaje interlinea	1
5.4. Equipaje rezagado	1
5.5. Equipaje con destino equivocado o no reclamado	1
5.6. Transporte de armas y municiones	1
5.6.1. Procedimientos generales	1
5.6.2. Transporte de armas para uso deportivo	1

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág. 3 de 6
	Tabla de contenido	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.1.

	Página
Seguridad del equipaje de la tripulación, de mano y de bodega.	
6.1. Normas de inspección y registros	1

	Página
Procedimientos para el transporte de pasajeros bajo escolta administrativa o judicial	
7.1. Procedimientos generales	1
7.2. Implicaciones para la seguridad del operador aéreo	1
7.3. Transporte con custodia	1
7.3.1. Procedimientos generales	1
7.3.2. Procedimientos de custodia	1
7.4. Transporte sin custodia	1

	Página
Seguridad de las aeronaves	
8.1. Finalidad de las medidas de seguridad	1
8.2. Procedimientos generales	1
8.3. Aeronave en pernocta	1
8.4. Aeronave en tránsito corto	1
8.5. Procedimientos de inspección de seguridad de la aeronave	1
8.5.1. Generalidades	1
8.5.2. Verificación de seguridad de la aeronave	1
8.5.3. Inspección de seguridad de la aeronave2
8.6. Revisión en ruta	1
8.7. Supervisión de la operación	1
8.8. Notificación de incidentes	1
8.9. Seguridad en vuelo	1
8.9.1. Admisión a la cabina de mando	1
8.9.2. Medidas de seguridad	2
8.9.3. Puerta de la cabina de mando	2

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág. 4 de 6
	Tabla de contenido	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.1.

8.10. Vuelos de alto riesgo	1
8.10.1. Agentes de seguridad a bordo	1

	Página
Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	
9.1. Principios de seguridad	1
9.2. Responsabilidades	1
9.3. Medidas de seguridad	1
9.4. Instalaciones para la preparación y deposito	1
9.4.1. Medios materiales de seguridad	1
9.4.2. Medidas de control de acceso	1
9.4.3. Sellos a prueba de intromisión	2
9.4.4 Documentación	2
9.5. Preparación de provisiones, suministros y piezas de repuesto	1
9.5.1. Materias básicas y equipo.	1
9.5.2. Carretillas y contenedores de aprovisionamiento	1
9.5.3. Registro y sellado de vehículos	2
9.5.4. Transporte y entrega	2
9.5.5. Cargas múltiples	3
9.5.6. Operaciones de aprovisionamiento con base en la parte aeronáutica	3
9.5.7. Recibo y convalidación de envíos hacia las zonas de seguridad restringidas.	3
9.5.8. Medidas de seguridad del operador aéreo	3

	Página
Seguridad de las operaciones de limpieza de la aeronave	
10.0. Operaciones de limpieza interior de la aeronave	1

	Página
Seguridad de la carga, paquetes por expreso y correo	
11.1. Finalidad de las medidas de seguridad	1
11.2. Procedimientos generales	1
11.3. Procedimientos especiales	1
11.3.1. Paquetes pequeños aceptados para el transporte	1

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág. 5 de 6
	Tabla de contenido	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.1.

11.3.2. Procedimiento para el transporte de carga o correo diplomático.	1
11.3.3 Tratamiento de carga o correo sospechoso	1
11.3.4 Tratamiento del COMAT	1
11.3.5. Tratamiento del COMAIL	1
11.4. Almacenamiento de la carga, encomiendas y correo	1
11.4.1. Locales seguros	1
11.4.2. Seguridad autónoma	1
11.4.3. Control de acceso	1
11.4.4. Transporte	2
11.5. Criterios para agentes acreditados y remitentes conocidos	1
11.5.1. Remitente	1
11.5.2. Remitente conocido	1
11.5.3. Agente acreditado	1
11.5.4. Carga conocida y desconocida	1
11.5.5. Función del operador de la aeronave y de OPERADOR AÉREO	2
11.5.6. Función del agente acreditado	2

Contratación de personal de OPERADOR AÉREO	Página
12.1. Propósito	1
12.2. Requisitos de ingreso	1
12.3. Verificaciones de antecedentes	1

Instrucción del personal	Página
13.0. Instrucción del personal	1

Planificación de contingencias	Página
14.1. Apoderamiento ilícito de aeronaves	1
14.1.1. Generalidades	1
14.1.2. Políticas	1
14.1.3. Reportando actos o acciones sospechosas de apoderamiento ilícito	2

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág. 6 de 6
	Tabla de contenido	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.1.

14.1.4. Procedimientos especiales – Apoderamiento ilícito de aeronave	3
14.2. Amenaza de bomba	1
14.2.1. Generalidades	1
14.2.2. Recepción de amenazas	1
14.2.3. Clasificación	2
14.2.4. Evaluación	2
14.2.5. Procedimientos en caso de amenaza de bomba	2
14.2.6. Factores de incidencia de bomba que afectan a una aeronave en vuelo	4
14.2.7. Amenaza de bomba contra edificios y otras áreas de servicios	7
14.2.8. Información restringida	7
14.2.9. Conclusión	7

Notificación de incidentes	Página
15.0. Procedimientos generales	1

Supervisión y vigilancia de actuación	Página
16.1. Procedimientos generales	1
16.2. Fórmula para la auditoria	1

Procedimientos locales del aeropuerto	Página
17.0. Generalidades	1

Apéndices	Página
A. Guía para la amenaza de bomba	1
B. Formulario de transporte de armas	1

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 9
	Páginas efectivas	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.2.

0.2. Páginas efectivas

Control y revisiones	Paginas	Revisión	Fecha
0.0. Introducción	1	Original	26/04/2010
0.1. Tabla de contenido	1	Original	26/04/2010
0.1. Tabla de contenido	2	Original	26/04/2010
0.1. Tabla de contenido	3	Original	26/04/2010
0.1. Tabla de contenido	4	Original	26/04/2010
0.1. Tabla de contenido	5	Original	26/04/2010
0.1. Tabla de contenido	6	Original	26/04/2010
0.2. Lista de paginas efectivas	1	Original	26/04/2010
0.2. Lista de paginas efectivas	2	Original	26/04/2010
0.2. Lista de paginas efectivas	3	Original	26/04/2010
0.2. Lista de paginas efectivas	4	Original	26/04/2010
0.2. Lista de paginas efectivas	5	Original	26/04/2010
0.2. Lista de paginas efectivas	6	Original	26/04/2010
0.2. Lista de paginas efectivas	7	Original	26/04/2010
0.2. Lista de paginas efectivas	8	Original	26/04/2010
0.2. Lista de paginas efectivas	9	Original	26/04/2010
0.3. Responsabilidad y distribución del manual	1	Original	26/04/2010
0.3.1 Responsabilidad	1	Original	26/04/2010
0.3.2 Distribución del manual	1	Original	26/04/2010
0.4. Registro de emisión y enmiendas	1	Original	26/04/2010
0.5. Definiciones y acrónimos.	1	Original	26/04/2010
0.5.1. Definiciones	1	Original	26/04/2010
0.5.1. Definiciones	2	Original	26/04/2010
0.5.1. Definiciones	3	Original	26/04/2010
0.5.1. Definiciones	4	Original	26/04/2010
0.5.1. Definiciones	5	Original	26/04/2010
0.5.1. Definiciones	5	Original	26/04/2010
0.5.1. Definiciones	6	Original	26/04/2010
0.5.1. Definiciones	7	Original	26/04/2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.2 de 9
	Páginas efectivas	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.2.

0.5.1. Definiciones	8	Original	26/04/2010
0.5.2. Acrónimos	8	Original	26/04/2010
0.5.2. Acrónimos	9	Original	26/04/2010

Obligaciones y organizaciones internacionales	Paginas	Revisión	Fecha
1.0 Obligaciones y organizaciones internacionales	1	Original	26/04/2010

Obligaciones y responsabilidades nacionales	Paginas	Revisión	Fecha
2.0 Obligaciones y responsabilidades nacionales	1	Original	26/04/2010

Política y organización de OPERADOR AEREO	Paginas	Revisión	Fecha
3.1. Política de seguridad de OPERADOR AEREO	1	Original	26/04/2010
3.2. Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de OPERADOR AEREO	1	Original	26/04/2010
3.2.1. Gerente general.	1	Original	26/04/2010
3.2.2. Supervisor de seguridad	1	Original	26/04/2010
3.2.2. Supervisor de seguridad	2	Original	26/04/2010
3.2.3. Agentes de seguridad	2	Original	26/04/2010
3.2.3. Agentes de seguridad	3	Original	26/04/2010
3.2.4. Coordinador de seguridad en vuelo	4	Original	26/04/2010
3.3. Información y comunicación	1	Original	26/04/2010
3.4. Operaciones de OPERADOR AEREO	1	Original	26/04/2010
3.4.1. Procedimientos a seguir en las operaciones en rampa	1	Original	26/04/2010
3.4.1. Procedimientos a seguir en las operaciones en rampa	2	Original	26/04/2010
3.4.2. Sistema de seguridad de OPERADOR AEREO	2	Original	26/04/2010

Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	Paginas	Revisión	Fecha
4.1. Finalidad de la inspección y el registro.	1	Original	26/04/2010
4.2. Procedimientos generales de inspección	1	Original	26/04/2010
4.2.1. Documentación de pasajeros	1	Original	26/04/2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.3 de 9
	Páginas efectivas	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.2.

4.2.2. Potestad al abordaje	1	Original	26/04/2010
4.2.2. Potestad al abordaje	2	Original	26/04/2010
4.2.3. Control de acceso a áreas estériles	2	Original	26/04/2010
4.2.4. Control en puertas de abordaje	2	Original	26/04/2010
4.2.4. Control en puertas de abordaje	3	Original	26/04/2010
4.2.4. Control en puertas de abordaje	4	Original	26/04/2010
4.2.5. Condición de los equipos	4	Original	26/04/2010
4.2.6. Plan de contingencia	4	Original	26/04/2010
4.3. Procedimientos para la inspección de seguridad de pasajeros de trasbordo y e tránsito	1	Original	26/04/2010
4.3.1 Pasajeros en transbordo	1	Original	26/04/2010
4.3.2. Pasajeros en tránsito	1	Original	26/04/2010
4.4. Exoneración al registro e inspección	1	Original	26/04/2010
4.5. Inspección y registro de equipaje de mano	1	Original	26/04/2010
4.6. Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos	1	Original	26/04/2010
4.7. Control del movimiento de la circulación de los pasajeros	1	Original	26/04/2010
4.8. Medidas para categorías especiales de pasajeros	1	Original	26/04/2010
4.8.1.Mensajeros diplomáticos o gubernamentales	1	Original	26/04/2010
4.8.2. Pasajeros de movilidad reducida, con problemas médicos u otra condición especial.	1	Original	26/04/2010
4.8.2. Pasajeros de movilidad reducida, con problemas médicos u otra condición especial.	2	Original	26/04/2010
4.8.3. Pasajeros que viajan armados en la cabina de la aeronave.	2	Original	26/04/2010
4.8.3. Pasajeros que viajan armados en la cabina de la aeronave.	3	Original	26/04/2010
4.9. Política para pasajeros perturbadores	1	Original	26/04/2010
4.10 Requerimientos de notificación y rotulación	1	Original	26/04/2010
4.10 Requerimientos de notificación y rotulación	2	Original	26/04/2010

Seguridad del equipaje de bodega	Paginas	Revisión	Fecha
5.1. Finalidad de la inspección	1	Original	26/04/2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.4 de 9
	Páginas efectivas	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.2.

5.2. Procedimientos generales	1	Original	26/04/2010
5.2. Procedimientos generales	2	Original	26/04/2010
5.2. Procedimientos generales	3	Original	26/04/2010
5.3. Equipaje interlinea	1	Original	26/04/2010
5.4. Equipaje rezagado	1	Original	26/04/2010
5.5. Equipaje con destino equivocado o no reclamado	1	Original	26/04/2010
5.6. Transporte de armas y municiones	1	Original	26/04/2010
5.6.1. Procedimientos generales	1	Original	26/04/2010
5.6.2. Transporte de armas para uso deportivo	1	Original	26/04/2010

Seguridad del equipaje de la tripulación, de mano y de bodega.	Paginas	Revisión	Fecha
6.1. Normas de inspección y registros	1	Original	26/04/2010

Procedimientos para el transporte de pasajeros bajo escolta administrativa o judicial	Paginas	Revisión	Fecha
7.1. Procedimientos generales	1	Original	26/04/2010
7.1. Procedimientos generales	2	Original	26/04/2010
7.1. Procedimientos generales	3	Original	26/04/2010
7.2. Implicaciones para la seguridad del operador aéreo	1	Original	26/04/2010
7.3. Transporte con custodia	1	Original	26/04/2010
7.3.1. Procedimientos generales	1	Original	26/04/2010
7.3.2. Procedimientos de custodia	1	Original	26/04/2010
7.3.2. Procedimientos de custodia	2	Original	26/04/2010
7.4. Transporte sin custodia	1	Original	26/04/2010

Seguridad de las aeronaves	Paginas	Revisión	Fecha
8.1. Finalidad de las medidas de seguridad	1	Original	26/04/2010
8.2. Procedimientos generales	1	Original	26/04/2010
8.3. Aeronave en pernocta	1	Original	26/04/2010
8.4. Aeronave en tránsito corto	1	Original	26/04/2010
8.5. Procedimientos de revisión de la aeronave	1	Original	26/04/2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.5 de 9
	Páginas efectivas	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.2.

8.5.1. Generalidades	1	Original	26/04/2010
8.5.2. Verificación de Seguridad de la Aeronave	1	Original	26/04/2010
8.5.2. Verificación de Seguridad de la Aeronave	2	Original	26/04/2010
8.5.3. Inspección de seguridad de la aeronave.	2	Original	26/04/2010
8.5.3. Inspección de seguridad de la aeronave.	3	Original	26/04/2010
8.5.3. Inspección de seguridad de la aeronave.	4	Original	26/04/2010
8.5.3. Inspección de seguridad de la aeronave.	5	Original	26/04/2010
8.5.3. Inspección de seguridad de la aeronave.	6	Original	26/04/2010
8.5.3. Inspección de seguridad de la aeronave.	7	Original	26/04/2010
8.6. Revisión en ruta	1	Original	26/04/2010
8.7. Supervisión de la operación	1	Original	26/04/2010
8.8. Notificación de incidentes	1	Original	26/04/2010
8.9 Seguridad en vuelo	1	Original	26/04/2010
8.9.1. Admisión a la cabina de mando	1	Original	26/04/2010
8.9.1. Admisión a la cabina de mando	2	Original	26/04/2010
8.9.2. Medidas de seguridad	2	Original	26/04/2010
8.9.3. Puerta de la cabina de mando	2	Original	26/04/2010
8.10. Vuelos de alto riesgo	1	Original	26/04/2010
8.10.1. Agentes de seguridad a bordo	1	Original	26/04/2010

Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	Paginas	Revisión	Fecha
9.1. Principios de seguridad	1	Original	26/04/2010
9.2. Responsabilidades	1	Original	26/04/2010
9.3. Medidas de seguridad	1	Original	26/04/2010
9.4. Instalaciones para la preparación y deposito	1	Original	26/04/2010
9.4.1. Medios materiales de seguridad	1	Original	26/04/2010
9.4.2. Medidas de control de acceso	1	Original	26/04/2010
9.4.2. Medidas de control de acceso	2	Original	26/04/2010
9.4.3. Sellos a prueba de intromisión	2	Original	26/04/2010
9.4.4. Documentación	2	Original	26/04/2010
9.5. Preparación de provisiones, suministros y piezas de repuesto	1	Original	26/04/2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.6 de 9
	Páginas efectivas	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.2.

9.5.1. Materias básicas y equipo.	1	Original	26/04/2010
9.5.2. Carretillas y contenedores de aprovisionamiento	1	Original	26/04/2010
9.5.3. Registro y sellado de vehículos	2	Original	26/04/2010
9.5.4. Transporte y entrega	2	Original	26/04/2010
9.5.4. Transporte y entrega	3	Original	26/04/2010
9.5.5. Cargas múltiples	3	Original	26/04/2010
9.5.6. Operaciones de aprovisionamiento con base en la parte aeronáutica	3	Original	26/04/2010
9.5.7. Recibo y convalidación de envíos hacia las zonas de seguridad restringidas.	3	Original	26/04/2010
9.5.8. Medidas de seguridad del operador aéreo	3	Original	26/04/2010
9.5.8. Medidas de seguridad del operador aéreo	4	Original	26/04/2010

Seguridad de las operaciones de limpieza de la aeronave	Paginas	Revisión	Fecha
10.0. Operaciones de limpieza interior de la aeronave	1	Original	26/04/2010
10.0. Operaciones de limpieza interior de la aeronave	2	Original	26/04/2010
10.0. Operaciones de limpieza interior de la aeronave	3	Original	26/04/2010

Seguridad de la carga, paquetes por expreso y correo	Paginas	Revisión	Fecha
11.1. Finalidad de las medidas de seguridad	1	Original	26/04/2010
11.2. Procedimientos generales	1	Original	26/04/2010
11.2. Procedimientos generales	2	Original	26/04/2010
11.2. Procedimientos generales	3	Original	26/04/2010
11.3. Procedimientos especiales	1	Original	26/04/2010
11.3.1. Paquetes pequeños aceptados para el transporte	1	Original	26/04/2010
11.3.2. Procedimiento para el transporte de carga o correo diplomático.	1	Original	26/04/2010
11.3.3. Tratamiento de carga o correo sospechoso	1	Original	26/04/2010
11.3.4. Tratamiento de COMAT	1	Original	26/04/2010
11.3.5. Tratamiento del COMAIL	1	Original	26/04/2010
11.4. Almacenamiento de la carga, encomiendas y correo	1	Original	26/04/2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.7 de 9
	Páginas efectivas	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.2.

11.4.1. Locales seguros	1	Original	26/04/2010
11.4.2. Seguridad autónoma	1	Original	26/04/2010
11.4.3. Control de acceso	1	Original	26/04/2010
11.4.3. Control de acceso	2	Original	26/04/2010
11.4.4. Transporte	2	Original	26/04/2010
11.5. Criterios para agentes acreditados y remitentes conocidos	1	Original	26/04/2010
11.5.1. Remitente	1	Original	26/04/2010
11.5.2. Remitente conocido	1	Original	26/04/2010
11.5.3. Agente acreditado	1	Original	26/04/2010
11.5.4. Carga conocida y desconocida	1	Original	26/04/2010
11.5.4. Carga conocida y desconocida	2	Original	26/04/2010
11.5.5. Función del operador de la aeronave y de OPERADOR AEREO	2	Original	26/04/2010
11.5.6. Función del agente acreditado	2	Original	26/04/2010
11.5.6. Función del agente acreditado	3	Original	26/04/2010

Contratación de personal de OPERADOR AEREO	Paginas	Revisión	Fecha
12.1. Propósito	1	Original	26/04/2010
12.2. Requisitos de ingreso	1	Original	26/04/2010
12.3. Verificaciones de antecedentes	1	Original	26/04/2010

Instrucción del personal	Paginas	Revisión	Fecha
13.0. Instrucción del personal	1	Original	26/04/2010

Planificación de contingencias	Paginas	Revisión	Fecha
14.1. Apoderamiento ilícito de aeronaves	1	Original	26/04/2010
14.1.1. Generalidades	1	Original	26/04/2010
14.1.2. Políticas	1	Original	26/04/2010
14.1.2. Políticas	2	Original	26/04/2010
14.1.3. Reportando actos o acciones sospechosas de apoderamiento ilícito	2	Original	26/04/2010
14.1.3. Reportando actos o acciones sospechosas de apoderamiento ilícito	3	Original	26/04/2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.8 de 9
	Páginas efectivas	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.2.

14.1.4. Procedimientos especiales – Apoderamiento ilícito de aeronave	3	Original	26/04/2010
14.1.4. Procedimientos especiales – Apoderamiento ilícito de aeronave	4	Original	26/04/2010
14.2. Amenaza de bomba	1	Original	26/04/2010
14.2.1. Generalidades	1	Original	26/04/2010
14.2.2. Recepción de amenazas	1	Original	26/04/2010
14.2.3. Clasificación	2	Original	26/04/2010
14.2.4. Evaluación	2	Original	26/04/2010
14.2.5. Procedimientos en caso de amenaza de bomba	2	Original	26/04/2010
14.2.5. Procedimientos en caso de amenaza de bomba	3	Original	26/04/2010
14.2.5. Procedimientos en caso de amenaza de bomba	4	Original	26/04/2010
14.2.6. Factores de incidencia de bomba que afectan a una aeronave en vuelo	4	Original	26/04/2010
14.2.6. Factores de incidencia de bomba que afectan a una aeronave en vuelo	5	Original	26/04/2010
14.2.6. Factores de incidencia de bomba que afectan a una aeronave en vuelo	6	Original	26/04/2010
14.2.7. Amenaza de bomba contra edificios y otras áreas de servicios	7	Original	26/04/2010
14.2.8. Información restringida	7	Original	26/04/2010
14.2.9. Conclusión	8	Original	26/04/2010

Notificación de incidentes	Paginas	Revisión	Fecha
15.0. Procedimientos generales	1	Original	26/04/2010

Supervisión y vigilancia de actuación	Paginas	Revisión	Fecha
16.1. Procedimientos generales	1	Original	26/04/2010
16.2. Fórmula para la auditoria	1	Original	26/04/2010
16.2. Fórmula para la auditoria	2	Original	26/04/2010
16.2. Fórmula para la auditoria	3	Original	26/04/2010
16.2. Fórmula para la auditoria	4	Original	26/04/2010
Procedimientos locales del aeropuerto	Paginas	Revisión	Fecha
17.0. Generalidades	1	Original	26/04/2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.9 de 9
	Páginas efectivas	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.2.

Apéndices	Paginas	Revisión	Fecha
A. Guía para la amenaza de bomba	1	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	2	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	3	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	4	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	5	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	6	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	7	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	8	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	9	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	10	Original	26/04/2010
A. Guía para la amenaza de bomba	11	Original	26/04/2010
B. Formulario de transporte de armas	1	Original	26/04/2010

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 1
	Responsabilidad y distribución del manual	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.3.

0.3. Responsabilidad y distribución del manual.

0.3.1 Responsabilidad

Este manual es publicado bajo la responsabilidad de la Supervisión de Operaciones y las enmiendas e inclusiones de nuevos textos solamente se harán con la aprobación de esta Gerencia General.

0.3.2 Distribución del manual

La distribución del manual es **limitada** y está a cargo de la Supervisión de Operaciones. El mismo será distribuido a todas las estaciones donde operamos, al centro de Adiestramiento y a todas aquellas dependencias de OPERADOR AEREO, que en virtud de sus obligaciones y responsabilidades requieran conocer o poner en práctica el PSOA; así como también a las autoridades competentes.

Su control estará establecido por el siguiente orden:

- a. Autoridad Competente.
- b. Gerencia General de OPERADOR AEREO
- c. Supervisión de Operaciones
- d. Estaciones de Aeropuerto
- e. Empresas proveedoras de servicio de seguridad

Cada copia contendrá una marca de agua indicando el poseedor de esta copia; mientras que en el PSOA maestro estará la lista de las personas que cuentan con una copia debiendo consignar la firma y la fecha en la cual se ha entregado la copia del PSOA o las partes pertinentes del mismo.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 9
	Definiciones y acrónimos	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.5.

0.5. Definiciones y acrónimos

0.5.1. 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) peligrosas 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. Para efectos de esta MRAC aeropuerto tiene el mismo significado que aeródromo.

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

Aeropuerto internacional: todo aeropuerto designado por el Estado 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.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.2 de 9
	Definiciones y acrónimos	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.5.

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.

Autoridad competente de seguridad de la aviación: la autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa de seguridad de la aviación civil.

Autoridades competentes: organismo/s o persona/s designados que tienen 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.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.3 de 9
	Definiciones y acrónimos	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.5.

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 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.

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-

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.4 de 9
	Definiciones y acrónimos	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.5.

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 viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

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

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

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

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.

Estados miembros del sistema RAC: Estado que ha ratificado los compromisos necesarios y se ajusta a las condiciones establecidas a esos efectos.

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

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

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.5 de 9
	Definiciones y acrónimos	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.5.

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

Inspección 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 despacho.

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.

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.

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

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

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

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.6 de 9
	Definiciones y acrónimos	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.5.

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

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

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

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

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

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

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

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.7 de 9
	Definiciones y acrónimos	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.5.

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 fuerza pública encargada de la conservación del orden público, la defensa de la sociedad y de hacer cumplir la Ley de Policía, 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.

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

Tarjetas de identificación: véase "Permisos".

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

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

Verificación de 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.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.8 de 9
	Definiciones y acrónimos	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.5.

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

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

0.5.2. Acrónimos

AC: Autoridad competente

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

COMAT: materiales del operador aéreo.

COMAIL: correo del operador aéreo.

CSA: Coordinador de seguridad de aeropuerto, operador aéreo o empresas de seguridad.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

PMI: Pasajeros muy importantes

PNSAC: Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Control y revisiones	FECHA: 26/04/2010		Pág.9 de 9
	Definiciones y acrónimos	Ed. 1	Enm. 1	CAP 0.5.

PNISAC: Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de Aviación Civil.

PSA: Programa de Seguridad del Aeropuerto.

PSOA: Programa de Seguridad del Operador Aéreo.

RAC: Reglas de Aviación Civil Conjuntas

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

ZSR: Zona de seguridad restringida.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Obligaciones y organizaciones internacionales	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 1
		Ed. 1	Enm. 1	CAP 1.0.

1.0. Obligaciones y organizaciones internacionales

Este PSOA ha sido preparado de acuerdo con las políticas del **OPERADOR AEREO** y tomando como base los documentos de apoyo de la OACI a fin de cumplir con los compromisos adquiridos por el Estado con la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos técnicos, así como los convenios internacionales relativos a la seguridad de la aviación. Las obligaciones y responsabilidades que se desarrollen por medio de los procedimientos serán de cumplimiento obligatorio por el personal del **OPERADOR AEREO** el cual tenga injerencia directa dentro de la operación y sus tareas.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Obligaciones y responsabilidades nacionales	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 1
		Ed. 1	Enm. 1	CAP 2.0.

2.0. Obligaciones y responsabilidades nacionales

Este PSOA ha sido preparado de acuerdo con las políticas de **OPERADOR AEREO** a fin de dar cumplimiento con las leyes y reglamentos aeronáuticos, así como las leyes y reglamentos conexos de cumplimiento por el carácter de operación de **OPERADOR AEREO**.

El PSOA deberá ser acorde con los lineamientos establecidos en los requerimientos de MRAC 17, así como el PNSAC y el Programa de Seguridad del Aeropuerto (PSA) donde realice operaciones.

OPERADOR AEREO permitirá que los inspectores de la AC, auditen el sistema de inspección, registros y capacidad general en cualquier momento, como sea requerido. Cuando las autoridades competentes lo requieran, **OPERADOR AEREO** o sus empresas subcontratadas producirá en un tiempo razonable todos los documentos y requisitos para que se realice su corrección respectiva.

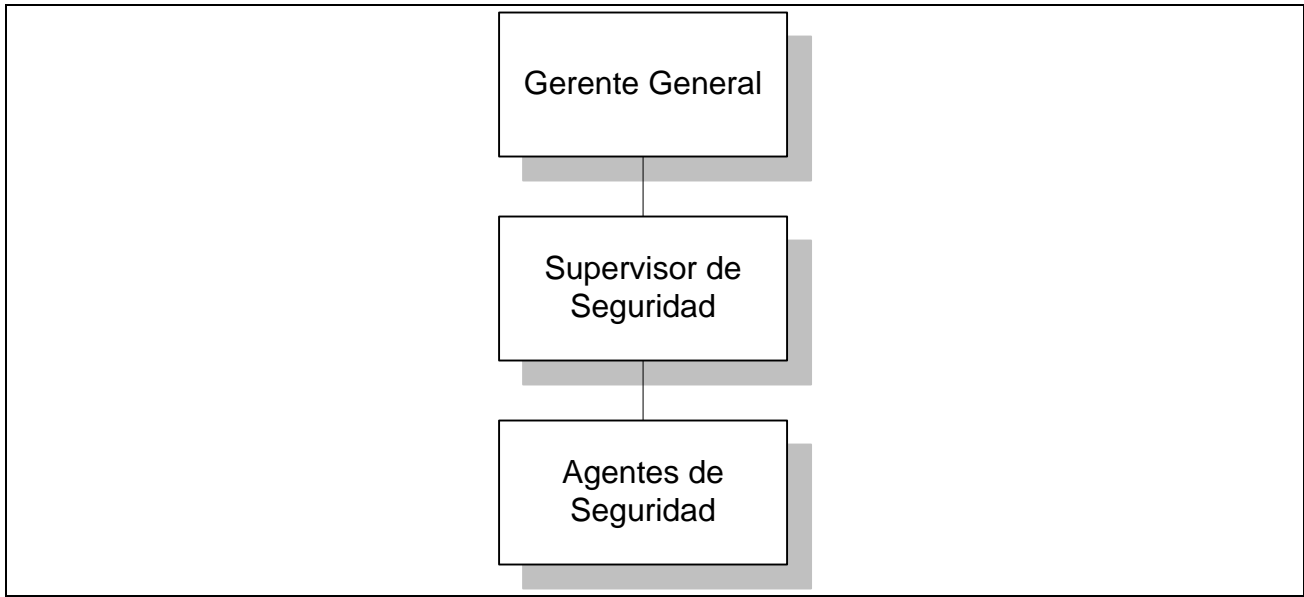
Todo el personal de seguridad debe de cumplir con las instrucciones establecidas en este programa, además de las leyes, regulaciones y procedimientos del Estado.

No se permite el uso de programas que no estén aprobados y/o aceptados por la AC.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Política y organización	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 1
	Política de seguridad	Ed. 1	Enm. 1	CAP 3.1.

3.1. Política de seguridad de OPERADOR AEREO

OPERADOR AEREO en todo momento mantendrá los mas altos nivel de cumplimiento con los requerimientos Regulatorios referente a la seguridad aeroportuaria y para lo cual contara con una estructura mínima básica en la cual involucre la seguridad.



PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Política y organización	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 4
	Funciones y responsabilidades en materia de seguridad	Ed. 1	Enm. 1	CAP 3.2.

3.2. Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de OPERADOR AEREO

OPERADOR AEREO mantendrá, propia o subcontratada, una estructura básica con las siguientes obligaciones y responsabilidades:

3.2.1. Gerente General

Son funciones del Gerente General de OPERADOR AEREO las siguientes:

- a. Realizar un estudio inicial y completo de las instalaciones y servicios, del equipo y de las actividades de la empresa.
- b. Ampliar o modificar el PSOA para corregir deficiencias, de conformidad con los requisitos nacionales y de los Estados en los que operan las aeronaves de la compañía.
- c. Asegurarse de que el PSOA publicado está actualizado y ha sido aprobado por la autoridad competente.
- d. Asegurarse de la eficiencia permanente del PSOA mediante evaluaciones e inspecciones periódicas, fomentando procedimientos internos de verificación.
- e. Establecer y mantener un enlace eficaz con las autoridades de cada aeropuerto donde operamos y otras autoridades responsables de las funciones de policía pertinentes.
- f. Asegurarse de que se dispone de medios eficaces para hacer frente a las amenazas y sucesos.
- g. Proponer la adopción de medidas de seguridad especiales durante períodos de gran riesgo y para rutas y vuelos críticos.
- h. Estar familiarizado con las leyes y reglamentos aplicables en materia de seguridad de la aviación civil en las zonas geográficas a las que presta servicios la empresa.
- i. Comunicar a la autoridad de seguridad competente toda sospecha o actos reales de interferencia ilícita en las operaciones de la empresa.
- j. Garantizar la formación adecuada del personal de seguridad, de operaciones en tierra y tráfico en todo lo relacionado con la seguridad.
- k. Velar por la protección de los activos de la empresa.
- l. Velar por la protección de los bienes de los pasajeros

3.2.2. Supervisor de Seguridad.

Son responsabilidades del Supervisor de Seguridad de OPERADOR AEREO las siguientes:

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Política y organización	FECHA: 26/04/2010		Pág.2 de 4
	Funciones y responsabilidades en materia de seguridad	Ed. 1	Enm. 1	CAP 3.2.

- a. Asistir al Gerente General en el desempeño de sus funciones relativas a la seguridad de la empresa.
- b. Asegurarse de la inspección completa y eficaz de todos los pasajeros y del equipaje de mano, el equipaje de bodega, la carga, el correo, la paquetería por expreso y repuestos de la aeronave en cada aeropuerto donde se asigne esta función a OPERADOR AEREO..
- c. Estimular el concepto de seguridad y vigilancia.
- d. Garantizar la formación adecuada del personal encargado de la inspección de pasajeros y de todas las demás personas que tengan responsabilidad en materia de seguridad.

Sus funciones son:

- a. Velar por la realización de las funciones de:
 - Inspección del interior y exterior de las aeronaves.
 - Control de las operaciones de mantenimiento y servicio a la aeronave.
 - Control de acceso no autorizado a la aeronave.
 - Inspección a los pasajeros y su equipaje de mano cuando esta función se asigne.
 - Control del embarque del equipaje, la carga, el correo y los suministros.
 - Protección de los manuales de vuelo y del equipaje de la tripulación.
 - Confirmar la presencia y número de los asientos de los pasajeros que estén autorizados a viajar bajo custodia y sus escoltas.
- b. Examinar los procedimientos relativos a las comunicaciones y señales de seguridad a fin de analizar toda información confidencial o secreta y de amenazas por sus repercusiones respecto al vuelo.
- c. Llenar los informes que le sean requeridos y los formularios relativos a sus funciones.
- d. Velar por la Protección de los activos de la empresa.
- e. Velar por la Protección de los bienes de los pasajeros.

3.2.3. Agentes de Seguridad

Estos Agentes están distribuidos en todas las estaciones donde opera la empresa y están entrenados para cumplir con las responsabilidades y objetivos de este programa. Son responsables de:

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Política y organización	FECHA: 26/04/2010		Pág.3 de 4
	Funciones y responsabilidades en materia de seguridad	Ed. 1	Enm. 1	CAP 3.2.

a. Llevar a cabo:

- La inspección interna y externa de la aeronave antes y después de cada vuelo;
- El control de embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo;
- El control de las actividades de mantenimiento, limpieza y aprovisionamiento de aeronaves;
- El control de acceso no autorizado a las aeronaves y a las áreas sensibles a la seguridad;
- La inspección a los pasajeros y su equipaje en los aeropuertos donde se haya asignado esta función a la empresa.

b. Coordinar con el Supervisor de Seguridad, los procedimientos a seguir cuando se presente algún incidente relacionado con la seguridad.

Sus funciones específicas son:

- a. Inspeccionar el interior y exterior de la aeronave.
- b. Vigilar las operaciones de mantenimiento y servicio a la aeronave.
- c. Impedir el acceso no autorizado a la aeronave.
- d. Inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano cuando esta función se asigne.
- e. Vigilar el embarque del equipaje, la carga, el correo y los suministros.
- f. Proteger los manuales de vuelo y de la aeronave.
- g. Confirmar la presencia y número de los asientos de los pasajeros que estén autorizados a viajar las personas bajo custodia y sus escoltas.
- h. Llenar los formularios relativos al desempeño de sus funciones y presentar los informes que le sean requeridos.
- i. Estar en conocimiento de los procedimientos establecidos en el PSOA.
- j. Proteger los activos de la empresa de acuerdo a las normas y procedimientos establecidos por la Gerencia General.
- k. Proteger los bienes de los pasajeros de acuerdo a las normas y procedimientos establecidos por la Gerencia General.
- l. Elaborar el informe correspondiente sobre acciones tomadas en un incidente relacionado con la seguridad.
- m. Mantenerse informado sobre leyes, reglamentos y programas de seguridad, tanto del Estado como de la empresa.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Política y organización	FECHA: 26/04/2010		Pág.4 de 4
	Funciones y responsabilidades en materia de seguridad	Ed. 1	Enm. 1	CAP 3.2.

3.2.4. Coordinador de Seguridad en Vuelo.

El Coordinador de Seguridad en vuelo será cada capitán de una aeronave a la cual le preste servicios OPERADOR AEREO, mientras se encuentre desempeñando sus funciones como piloto al mando de la misma.

- a. Es responsable de conducir todos los procedimientos de seguridad establecidos en el Manual General de Operaciones, Manual de Operación del Avión y PSOA de la empresa.
- b. Coordinar con el Gerente General o el Supervisor de Seguridad, los procedimientos a seguir cuando se presente a bordo, un incidente relacionado con la seguridad.
- c. Elaborar el informe correspondiente sobre acciones tomadas en un incidente relacionado con la seguridad.
- d. Velar por la protección de los bienes de los pasajeros

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Política y organización	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 1
	Información y comunicación	Ed. 1	Enm. 1	CAP 3.3.

3.3. Información y comunicación

OPERADOR AEREO mantendrá un sistema de información y comunicación a nivel interno y externo relativo a las medidas de seguridad acorde con las operaciones en cada Aeropuerto. En especial mantendrá una constante comunicación con las autoridades aeroportuarias y la AC.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Política y organización	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 2
	Operaciones	Ed. 1	Enm. 1	CAP 3.4.

3.4. Operaciones de OPERADOR AEREO

Las operaciones de **OPERADOR AEREO** están definidas y aprobadas en las especificaciones de operación.

3.4.1. Procedimientos a seguir en las operaciones en rampa

a. Áreas de operación de OPERADOR AEREO

Las áreas e instalaciones a las cuales efectúa labores la empresa son:

- Módulos de atención al público (check-in, boletería, información y reservaciones)
- Oficina de tráfico
- Área de recepción y selección de equipajes
- Oficina de despacho de vuelos
- Oficina de carga
- Oficinas administrativas
- Talleres
- Rampa de estacionamiento de aeronaves
- Estacionamiento de vehículos

b. Vigilancia y control del acceso a las áreas

En todas esas áreas deberán destacarse agentes de seguridad que vigilen todo el movimiento de personas, el equipaje facturado y la carga.

c. Sistema de Identificación

Todo el personal que se encuentre dentro de las instalaciones **OPERADOR AEREO** o donde efectuó operaciones **OPERADOR AEREO** deberá portar en lugar visible el credencial de identificación de la empresa y el que suministren las autoridades aeroportuarias. Igualmente, deberán someterse a la inspección que haga el personal de seguridad para verificar su identidad y para cualquier otro fin relacionado con la seguridad.

d. Control del acceso a las instalaciones de OPERADOR AEREO

i. Control de personas en áreas sensibles a la seguridad

No se permitirá el acceso a las áreas sensibles a la seguridad de **OPERADOR AEREO** a:

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Política y organización	FECHA: 26/04/2010		Pág.2 de 2
	Operaciones	Ed. 1	Enm. 1	CAP 3.4.

- 1) Personas extrañas.
- 2) Personas que no se identifiquen satisfactoriamente o no justifiquen su presencia en dichas áreas.
- 3) Personal de la empresa sin identificación que lo autorice a permanecer en dichas áreas.
- 4) Personal de la empresa fuera de su horario de trabajo o en sus días libres, aunque tengan autorización para entrar en dichas áreas.
- 5) Ex-trabajadores de la empresa.

ii. **Aseguramiento de las áreas estériles y de las áreas restringidas**

Todas las áreas estériles y restringidas serán aseguradas para evitar la entrada y salida de personas no autorizadas y de cualquier artículo que atente contra la seguridad de las aeronaves e instalaciones en las que preste servicio **OPERADOR AEREO**.

iii. **Vigilancia y control del resto de las áreas de la empresa**

Para el resto de las áreas (administrativas y demás instalaciones de **OPERADOR AEREO**) se permitirá la entrada previa identificación de la identidad. Las personas ajenas a la empresa portarán el correspondiente credencial de visitante en lugar visible.

3.4.2. **Sistema de seguridad de OPERADOR AEREO**

Cuando **OPERADOR AEREO** subcontrate los servicios de seguridad estos se registrarán bajo las políticas y procedimientos descritos en el presente manual, la Empresa proveedora de servicios de seguridad deberá en todo momento.

- Encontrarse a derecho con los respectivos certificados operativos, permisos y obligaciones con los entes respectivos.
- Encontrarse al día con las respectivas pólizas de riesgo de trabajo.
- Encontrarse al día con las respectivas pólizas de cobertura.
- Mantener al personal debidamente capacitado conforme el programa de entrenamiento.
- Permitir a los funcionarios de AC de evaluar, inspeccionar, auditar los procesos, registros.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 1
	Finalidad de la inspección	Ed. 1	Enm. 1	CAP 4.1.

4.1. Finalidad de la inspección y registros.

OPERADOR AEREO en estricto cumplimiento con las normas y reglamentos tanto nacionales como internacionales, velara para que se efectúen las respectivas inspecciones de seguridad requeridas a fin de mantener los más altos estándares de seguridad.

La finalidad de la inspección de seguridad es disuadir y prevenir la introducción de un arma, artefacto explosivo o sustancia peligrosas que pueda ser empleada para cometer un acto de interferencia ilícita dentro de las ZSR o de las aeronaves a las que presta servicio **OPERADOR AEREO**.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 4
	Procedimientos de inspección de seguridad de los pasajeros de origen	Ed. 1	Enm. 1	CAP 4.2.

4.2. Procedimientos de inspección de seguridad de los pasajeros de origen.

4.2.1. Documentación de pasajeros

- a. Será responsabilidad del Gerente General verificar que los supervisores y agentes de servicio al pasajero cumplan con los requisitos de documentación positiva como por ejemplo: inspección de documentos de identidad para verificar autenticidad en boletos aéreos, chequeo de equipajes o carga, etc.
- b. No se expedirá el pase de embarque a aquel pasajero que se niegue a identificarse o que su documentación presente visos de irregularidad.
- c. Cualquier irregularidad detectada durante la verificación de la documentación, será notificada de inmediato al Supervisor de Seguridad, quien tomará las acciones del caso.
- d. Será responsabilidad de cada funcionario de **OPERADOR AEREO** el mantener control de la clave de acceso a los sistemas automatizados para documentación de pasajero, equipajes, carga, etc.
- e. Ningún pasajero será admitido a abordar una aeronave del **OPERADOR AEREO** a menos que haya sido previamente inspeccionado por un detector de metales o manualmente, y que cada artículo de su equipaje de mano haya sido inspeccionado según lo descrito en este programa, para detectar armas u otros objetos peligrosos. Si durante el proceso de inspección se encuentra alguna arma de fuego u otro objeto peligroso, dicha persona y equipaje serán referidos a las autoridades competentes, de acuerdo a las leyes del país, para la acción apropiada.
- f. La inspección de todos los pasajeros, de su equipaje de mano u otros artículos que éste transporte consigo, serán efectuados en los puntos de inspección de seguridad establecidos en el aeropuerto, ya sea que estos se encuentren en las puertas de abordaje, en las entradas a las ZSR, tal y como lo dispongan las autoridades competentes. Todas las ZSR deben ser protegidas contra el ingreso de personas no autorizadas. Tanto la inspección de las personas como el acceso de las ZSR, estará a cargo de las autoridades competentes.
- g. Las disposiciones del Estado o de las autoridades competentes que regulen la seguridad en los aeropuertos prevalecerán sobre las que resulten diferentes de lo dispuesto en este programa, serán evaluadas y deberá aplicarse el procedimiento más restrictivo.

4.2.2. Potestad al abordaje.

OPERADOR AEREO a través de sus empleados o los proveedores de servicio no permitirá que se aborde en una aeronave artículos o personas cuando:

- La persona no permita la búsqueda o inspección de su equipaje de mano para determinar que no transporta armas, bombas, explosivos, u otras sustancias destructivas o peligrosas.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010		Pág.2 de 4
	Procedimientos de inspección de seguridad de los pasajeros de origen	Ed. 1	Enm. 1	CAP 4.2.

- La persona cuyo comportamiento ponga en peligro la seguridad de la aeronave, tripulación y/o pasajeros o que provoque una situación incómoda a estos.
- La persona se encuentre intoxicada por alcohol o drogas.
- La persona amenace o cause un daño al **OPERADOR AEREO**, empleados o propiedad.

4.2.3. Control de acceso a las ZSR

- Este procedimiento se establece para asegurar el principio y funcionamiento de las ZSR. El principio del mismo, es inspeccionar a todas las personas ingresando a las ZSR de un aeropuerto, (respetando las excepciones decretadas por cada Estado). Nadie debe ni podrá ingresar, salir y volver a ingresar a las ZSR, sin antes ser inspeccionado por las autoridades de cada aeropuerto.
- La esterilidad de las ZSR es necesaria, no sólo como parte de los procedimientos de la inspección de pasajeros sino además para cumplir con el requisito de prevención de acceso no autorizado a las aeronaves. El acceso a las aeronaves y a las puertas de abordaje, deben ser controlados y cerrados cuando no se utilice para el embarque o desembarque de los pasajeros, para prevenir el ingreso no autorizado a otras áreas del aeropuerto o a las aeronaves.
- El acceso a los puentes, puertas de abordaje y aeronaves estará bajo la responsabilidad del Gerente de Estación o a quien éste designe para efectuar la custodia. En donde existe servicio de seguridad será responsabilidad de ésta.

4.2.4. Control en puertas de abordaje

- Como un control final al abordar a los pasajeros, un empleado del **OPERADOR AEREO** debe verificar que el documento de identidad del pasajero coincida con el portador y el indicado en el pase de abordaje y que este pasajero cumpla con las disposiciones migratorias de Estado así como del Estado al que se dirige. Una vez verificado ello se retirará una porción del pase de abordaje y permitirá el abordaje de este pasajero. En los casos en los que exista duda, se comunicará al supervisor para que este valore la situación o de parte a las autoridades correspondientes. El conteo de pasajeros y pases de abordar, debe ser verificado contra el manifiesto de pasajeros para asegurarse que no existan discrepancias.
- Si el número de pasajeros abordados es mayor que el número de pases de abordar recopilados y/o el total de pasajeros del manifiesto, un empleado del **OPERADOR AEREO** verificará los documentos identidad de viaje de cada pasajero abordado, con el fin de identificar al o los pasajeros adicionales, y así tomar las medidas necesarias (Ej. verifique si todos los pases de abordaje han sido retirados, en caso que no, remuévalos; baje al pasajero si no posee sus documentos de viaje, etc.).

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010		Pág.3 de 4
	Procedimientos de inspección de seguridad de los pasajeros de origen	Ed. 1	Enm. 1	CAP 4.2.

- c. La aeronave no podrá partir si la diferencia entre pases de abordar o pasajeros a bordo, y el manifiesto de pasajeros persiste.
- d. Si el conteo de pasajeros es menor que el número de pases de abordar y/o del número de pasajeros manifestados, se deberá identificar al o a los pasajeros faltantes. Si éstos no aparecieran, se procederá de la siguiente manera:
- i. Se tomará del sistema la cantidad de piezas y números de colilla del equipaje de bodega de dicho pasajero.
 - ii. Se procederá a bajar dicho equipaje antes de la salida de la aeronave.
 - iii. Se verificará si el pasajero ha sido transferido a otro vuelo u operador aéreo.
 - iv. Se efectuarán las correcciones pertinentes en el manifiesto de pasajeros.
- e. Será responsabilidad del Gerente de Estación y/o el que éste designe, que la aeronave no sea despachada sin antes asegurarse que el equipaje de un pasajero que no esté a bordo, haya sido descargado de dicha aeronave.
- f. Si un pasajero ya abordó, decide no viajar sin ninguna razón lógica o no quiere continuar con su vuelo, deberá informarse a las autoridades del aeropuerto. La aeronave no podrá partir de la estación sin antes haberse realizado una revisión completa a esta en aquellos lugares en los cuales el pasajero ha tenido acceso (sanitarios, asientos y alrededores, compartimentos de equipaje de mano, etc.). Se pondrá especial atención si este pasajero ha facturado equipaje en la puerta de embarque a la aeronave (Gate baggage).
- g. En casos en los que exista un aumento en el nivel de amenaza, en cada puerta de abordaje se establecerá un control de inspección, tanto a los pasajeros abordando. El equipaje de mano será físicamente inspeccionado por personal de seguridad o un empleado del **OPERADOR AEREO**.
- h. **EI OPERADOR AEREO** mantendrá siempre como mínimo a tres oficiales en las puertas de abordaje, el chequeo debe ser constante sin crear saturación en el ingreso a la aeronave.
- i. Personal del **OPERADOR AEREO** y/o contratistas, recibirán todos los vuelos internacionales para supervisar el desembarque de pasajeros, equipaje, correo, carga, y así asegurar la transferencia estéril de personas, equipaje, correo, y carga de la aeronave

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010		Pág.4 de 4
	Procedimientos de inspección de seguridad de los pasajeros de origen	Ed. 1	Enm. 1	CAP 4.2.

al proceso apropiado de Aduana y/o al área de espera, teniendo en cuenta procedimientos de escolta para pasajeros en tránsito o en trasbordo.

4.2.5 Condición de los equipos

- a. Es responsabilidad del Gerente General, estar informado del estado técnico en que se encuentran los detectores de metales de los puntos de inspección utilizados en nuestros pasajeros y los equipos de Rayos-X en donde se inspeccionan los equipajes de mano, equipaje de bodega, carga y correo.
- b. El Gerente General del **OPERADOR AEREO** deberá ser informado si al Supervisor de Seguridad le pareciera, que los operadores de Rayos-X no están entrenados debidamente y el proceso de inspección no está siendo realizado correctamente, o el equipo no está funcionando apropiadamente.
- c. El Gerente General deberá conocer los controles que las autoridades Aeroportuarias tienen en cada uno de los puntos de inspección de seguridad del aeropuerto.
- d. El Supervisor de Seguridad que detecte algún problema con alguno de los puestos antes anotados, deberá informarlo inmediatamente al Gerente General para las acciones pertinentes.
- e. La Gerencia de Seguridad del **OPERADOR AEREO**, evaluará en forma selectiva, los puestos de inspección de seguridad de los diferentes aeropuertos donde opera el **OPERADOR AEREO**.

4.2.6. Plan de contingencia

- a. En el caso de que los detectores de metales o equipos de rayos - X, ubicados en los puntos de inspección de seguridad se encuentren inoperativos o se haya dado un corte de energía, será responsabilidad del Gerente de Estación coordinar con las autoridades aeroportuarias necesarias, a fin de implementar el Plan de Contingencia, así mismo, deberá comunicarlo de inmediato a la Gerencia de Seguridad.
- b. En caso que los detectores de metales ubicados en los puntos de acceso estén inoperativos, las autoridades competentes a nivel aeroportuario deberán realizar inspecciones físicas de estos pasajeros.
- c. En caso de que los equipos de Rayos - X estén inoperativos, personal de servicio al pasajero del **OPERADOR AEREO** procederá a implementar un inspección manual del equipaje de mano de los pasajeros, antes de abordar.

PROGRAMA DE SEGURIDAD AEROPORUARIA MODELO PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010		Pág.1 de 1
	Procedimientos para la inspección de seguridad de pasajeros de trasbordo y en tránsito	Ed.1	Enm. 1	CAP 4.3.

4.3. Procedimientos para la inspección de seguridad de pasajeros de trasbordo y en tránsito.

Personal del **OPERADOR AEREO** y/o contratistas, recibirán todos los vuelos internacionales para supervisar el desembarque de pasajeros, equipaje, correo, carga, y así asegurar la transferencia estéril de personas, equipaje, correo, y carga de la aeronave al proceso apropiado de Aduana y/o al área de espera.

4.3.1. Pasajeros en transbordo

Todos los pasajeros en transbordo, así como el equipaje de mano de estos, deben ser objeto de inspección de seguridad antes de permitirse su ingreso a la ZSR y a la aeronave. No obstante, en los casos en los cuales exista un mecanismo de validación de la inspección de seguridad de los pasajeros y sus equipajes debidamente autorizado por los Estados involucrados, estos pasajeros estarán exentos de una nueva inspección de seguridad y se permitirá su ingreso a la ZSR, así como a la aeronave para que continúe su viaje.

4.3.2. Pasajeros en tránsito

Todos los pasajeros en tránsito deberán permanecer a bordo de la aeronave durante su escala en el aeropuerto.

En los casos en que se requiera desembarcar a estos pasajeros se acondicionara una sala en el aeropuerto para que estos pasajeros y sus equipajes de mano sean mantenidos y controlados, previniendo que se mezclen con pasajeros de origen. Una vez que estos pasajeros desalojen la sala para tránsitos, se procederá a efectuar una inspección visual de esta sala, así como de los basureros para identificar armas, artefactos o sustancias que puedan ser empleadas para cometer un acto de interferencia ilícita.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Exoneración al registro e inspección	Rev. Org.	CAP 4.4.

4.4 Exoneración al registro e inspección

- a. Ninguna persona ligada o transportada en cualquier vuelo del **OPERADOR AEREO** esta exonerada de evadir los controles de inspección de seguridad que se mantiene en los aeropuertos y bajo las normas regulatorias del Estado donde el **OPERADOR AEREO** opere.
- b. En los casos en los que las autoridades aeroportuaria identifiquen que un pasajero está exento de la inspección de seguridad se comunicara a **OPERADOR AEREO** para que este determine si dicho pasajeros se embarca en la aeronave bajo dichas circunstancias. Aun así, las autoridades aeroportuarias que determinen dicha exención, serán responsables si se diera un acto de interferencia ilícita o se pone en peligro la seguridad en vuelo de las aeronaves que presta servicio al **OPERADOR AEREO**.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Inspección y registro de equipaje de mano	Rev. Org.	CAP 4.5.

4.5 Inspección y registro de equipaje de mano

La inspección y registro del equipaje de mano será conducida por las autoridades aeroportuarias según lo descrito en el PSA. No obstante, el **OPERADOR AEREO** efectuara las siguientes funciones de seguridad.

- a. El agente de servicio al pasajero que documenta, deberá asegurarse que todo equipaje de mano esté debidamente identificado.
- b. El agente de servicio al pasajero del **OPERADOR AEREO** o contratista autorizado, deberá hacer las siguientes preguntas a todos los pasajeros :
 - i. Lleva usted un paquete o artículo cuyo contenido no conoce?
 - ii. Ha perdido de vista su equipaje desde que lo empacó?
 - iii. Lleva usted algún artículo peligroso o sustancia inflamable, tóxica, explosiva o corrosiva como: gasolina, aceite, insecticidas, etc.
- c. Estas preguntas pueden efectuarse, verbalmente al pasajero, o a través de rótulos que las contengan.
- d. El pasajero deberá responder verbalmente a estas preguntas.
- e. Si la respuesta es afirmativa a cualquiera de las tres preguntas el equipaje se debe inspeccionar mediante una de las siguientes formas o la combinación de más de una:
 - i. inspección física;
 - ii. inspección asistida con equipo de rayos-X; o
 - iii. por unidad canina debidamente aprobada.
- f. El equipaje de mano será físicamente inspeccionado por personal de seguridad o un empleado del **OPERADOR AEREO**, si el equipo de Rayos-X no estuviera siendo utilizado.
- g. Será responsabilidad de la tripulación, cerciorarse en la medida de lo posible, que en estaciones intermedias los pasajeros que desembarquen bajen todo su equipaje de mano y sus paquetes.
- h. Los objetos peligrosos de defensa personal como: cuchillos, tijeras, machetes, navajas, discapacitadores, etc., que por su forma o contenido representen una amenaza para la integridad y seguridad del vuelo, no serán permitidos como equipaje de mano o portados personalmente. De ser permitidos como, o en el interior, del equipaje de bodega, se deberán documentar como tal, y ser puestos abordo únicamente en los compartimentos de carga de la aeronave. En caso que el pasajero no tuviera equipaje de bodega, dicho artículo será puesto abordo, en el contenedor designado para el transporte de artículos peligrosos. Esta información se deberá ingresar de inmediato al sistema.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos	Rev. Org.	CAP 4.6.

4.6 Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos

- a. **OPERADOR AEREO** y/o los proveedores de servicio adoptara los procedimientos establecidos en cada aeropuerto en los que presta servicios con relación a pasajeros u objetos sospechosos, identificados en las áreas en las que opera **OPERADOR AEREO**, para lo cual informara de inmediato a las autoridades competentes y se pondrá a disposición de estas.
- b. **OPERADOR AEREO** aislara, a solicitud de las autoridades competentes, el área cuando se determine que existe un objeto sospechoso.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Control del movimiento de la circulación de los pasajeros	Rev. Org.	CAP 4.7.

4.7 Control del movimiento de la circulación de los pasajeros

- a. **OPERADOR AEREO** respetara y le indicara a sus pasajeros sobre el control en las áreas de circulación a efectos de que estos sean utilizados en salva guarda de la seguridad.
- b. En los casos en que **OPERADOR AEREO** requiera hacer un proceso de desembarque y/o embarque en una posición que no cuente con un puente telescópico y los pasajeros deban transitar en la plataforma, establecerá procedimientos de escolta y supervisión para evitar el acceso no autorizado desde y hacia las aeronaves a las que presta servicio.
- c. Si el **OPERADOR AEREO** determina la contaminación de dicho flujo con personas que no han sido objeto de una inspección similar a la descrita en este manual, solicitara a las autoridades competentes la reinspección de sus pasajeros.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 3
	Medidas para categorías especiales de pasajeros	Rev. Org.	CAP 4.8.

4.8 Medidas para categorías especiales de pasajeros.

4.8.1. Mensajeros diplomáticos o gubernamentales

- a. En función diplomática, gubernamental o industrial, serán inspeccionados como a cualquier otro pasajero.
- b. El material clasificado será revisado, en la medida que sea necesario para asegurarnos que no contiene ningún explosivo o artículos peligrosos. Si es factible, y según los criterios de las autoridades competentes se podrá utilizar un equipo de Rayos-X.
- c. Si la seguridad del material pudiera ser comprometida al abrir el contenedor; incumbe al mensajero hacer arreglos previos con el Gerente de Estación de **OPERADOR AEREO** para el manejo especial de este material en particular. El mensajero presentará una carta de autorización de su agencia y/o embajada, y portará una identificación personal con fotografía de su cara completa.
- d. En caso que existiera alguna duda referente a la seguridad de dicho material clasificado, **OPERADOR AEREO** deberá rehusar su transportación.

4.8.2. Pasajeros de movilidad reducida, con problemas médicos u otra condición especial.

- a. De acuerdo a las especificaciones de los fabricantes, ningún artefacto utilizado por **OPERADOR AEREO** o por las autoridades competentes para la inspección de pasajeros afectará adversamente cualquier artefacto electrónico utilizado para regular los latidos del corazón. Si el pasajero no está convencido de la seguridad del detector metálico, se podrá inspeccionar manualmente o con detectores de metal manuales, siempre y cuando se obtenga su consentimiento; caso contrario se rehusará su abordaje.
- b. Aquellos pasajeros que no puedan ser inspeccionados normalmente con un detector de metales, se inspeccionarán minuciosamente en forma manual y en privado, por las autoridades competentes.
- c. Cualquier pasajero solicitando un manejo especial incluyendo pasajeros que transportan material de gran valor pueden ser chequeados en un cuarto privado u otra área apropiada debidamente identificada en el PSA. Dicho chequeo será realizado por las autoridades competentes.
- d. El pasajero y su equipaje deben ser chequeados por un miembro de las autoridades competentes, **OPERADOR AEREO** o designado, según corresponda, mediante inspección física de todo el equipaje de mano y el pasajero inspeccionado con el apoyo de un detector de metales manual.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 3
	Medidas para categorías especiales de pasajeros	Rev. Org.	CAP 4.8.

- e. Inmediatamente que él o los pasajeros han sido inspeccionados deberán ser escoltados por las personas que efectuaron la inspección, hasta el momento que aborde la aeronave, para prevenir el contacto con artículos o personas no inspeccionadas.
- f. Se deberá coordinar con el personal encargado en los puntos de inspección, el manejo especial de este tipo de pasajeros, ya que ellos son los encargados de realizar dicho registro, lo anterior con el objeto de evitar retrasos innecesarios al pasajero y a la operación.

4.8.3. Pasajeros que viajan armados en la cabina de la aeronave.

- a. La política general de **OPERADOR AEREO** es de no permitir el viaje de personas armadas a bordo de sus aeronaves. No obstante, en casos excepcionales se permitirá dicho vuelo cuando se trate de personal de cumplimiento de la ley y se hayan cumplido con los requerimientos descritos en esta subsección.
- b. La tenencia autorizada de armas de fuego a bordo de las aeronaves por parte de los agentes de mantenimiento del orden público y personal autorizado que actué en cumplimiento de su deber se permitirá con arreglo a lo establecido en el presente Programa.
- c. La autoridad responsable designada para el examen y aprobación de solicitudes de tenencia de armas de fuego en la cabina de pasajeros, es la AC en coordinación con **OPERADOR AEREO**.
- d. Las solicitudes para viajar armado a bordo de aeronaves deberán tramitarse por escrito, con la antelación necesaria (mínimo 24 horas) y ser firmadas por un alto funcionario o ejecutivo de la autoridad policial o civil de que se trate y deben ser dirigidas a la AC y a la misma se acompañara:
 - i. Copia de tarjeta de identidad o pasaporte en su caso;
 - ii. Itinerario del o los vuelos de las personas armadas;
 - iii. Copia credencial o identificación, extendida por la autoridad civil o militar que lo acredita en el cargo;
 - iv. Descripción del arma de fuego y municiones;
 - v. Constancia de entrenamiento para usar armas de fuego;
 - vi. La razón o justificación para viajar armado; y
 - vii. Si se trata de un vuelo fuera del país, debe acompañarse la autorización del o los respectivos Estados involucrados.
- e. **OPERADOR AEREO** se aseguraran que:
 - i. Presenten la documentación requerida en el numeral precedente;
 - ii. Recibieron la instrucción de acuerdo a lo establecido en el Anexo del presente Programa relativo a la notificación de personal que viaja armado en la cabina, debiendo leer y firmar, para constancia de haber recibido tal instrucción;
 - iii. No se proporcionen bebidas alcohólicas a las personas que viajen armadas ni a los prisioneros;

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 3
	Medidas para categorías especiales de pasajeros	Rev. Org.	CAP 4.8.

- iv. El piloto al mando, miembros de la tripulación, personal de seguridad del aeropuerto, explotador o línea aérea, policía u otras autoridades armadas del aeropuerto, deberán ser notificados respecto a la identidad y número de personas armadas a bordo de la aeronave y la ubicación de su asiento. Así mismo, cuando corresponda, el operador de la aeronave se debe asegurar que toda persona o personas armada(s) autorizada(s) sean notificadas de que existe(n) otra(s) persona(s) armada(s) autorizada(s) a bordo de la misma aeronave;
 - v. Que aborde primeramente el agente u oficial del orden público, asignándole los asientos de los pasajeros que están al fondo de la aeronave, debiéndose sentar entre la persona custodiada y el pasillo de la aeronave;
 - vi. En caso de que oficiales armados trasborden de una aeronave a otra, incumbe a **OPERADOR AEREO** o la tripulación de origen notificar al explotador o a la tripulación siguiente respecto de la presencia de personas autorizadas para viajar armadas a bordo de las aeronaves. Debe adjuntarse una copia del documento válido de autorización en los cupones del billete o tarjeta de embarque para asegurarse de que todos los oficiales de seguridad competentes y los miembros de la tripulación estén debidamente informados.
- f. Después de que el (los) agente(s) de mantenimiento del orden público y personal autorizado que actué en cumplimiento de su deber haya (n) sido chequeados por **OPERADOR AEREO**, estos deberán ser escoltados por el personal de seguridad del operador del aeropuerto y la dependencia de Policía destacada en el aeropuerto.
- g. Una vez establecida y completada la autorización por parte del Estado se establecerá en coordinación con **OPERADOR AEREO**, el operador del aeropuerto y otras entidades del Estado involucradas, las coordinaciones finales de aviso internacional con los estados de escala y destino final del agente o persona autorizado a viajar armado a bordo de la aeronave.
- h. En los vuelos internacionales no se permitirá bajo ninguna circunstancia la tenencia de armas de fuego en la cabina de los pasajeros sin previo acuerdo o convenio entre el Estado y los Estados involucrados. Las solicitudes formuladas por otros Estados para permitir que personal armado pueda viajar a bordo de aeronaves de los operadores aéreos del Estado solicitante, solo serán permitidas en caso de convenios o acuerdos bilaterales escritos entre las autoridades de aviación civil respectivas u otros organismos de los Estados interesados con suficiente competencia legal para establecer mencionados acuerdos y deberán cumplir con los aspectos citados en esta subsección.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Política para pasajeros perturbadores	Rev. Org.	CAP 4.9.

4.9. Política para pasajeros perturbadores

- a. **OPERADOR AEREO** impedirá el transporte de cualquier persona que se comporte alterada o que está bajo la influencia del alcohol o droga y comunicara de inmediato a las autoridades competentes para los procedimientos pertinentes.
- b. **OPERADOR AEREO** impedirá el transporte de cualquier persona que realice cometarios falsos de amenazas de bomba o secuestro de la aeronave a la que presta servicio **OPERADOR AEREO** e informara a las autoridades competentes para los procedimientos pertinentes.
- c. En caso de que **OPERADOR AEREO** se entere de que una aeronave a la cual le prestan servicio se encuentra en vuelo y tiene una contingencia con uno o varios pasajeros perturbadores informara a las autoridades competentes locales y a las autoridades competentes de la estación a la que se dirija la aeronave.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 2
	Requerimientos de notificación y rotulación	Rev. Org.	CAP 4.10.

4.10. Requerimientos de notificación y rotulación

- a. Los rótulos apropiados deben ser debidamente instalados en cada puesto de inspección para que informen la necesidad de la revisión del pasajero y su equipaje de mano, si el pasajero opta por no ser inspeccionado no le será permitido pasar más allá del puesto de inspección. Estos rótulos deben estar escritos en inglés y español. El rótulo debe informar lo siguiente:
 - i. Es ilegal portar un arma oculta abordo de la aeronave.
 - ii. Las regulaciones internacionales de seguridad obligan a realizar las inspecciones de personas y sus artículos de mano en un puesto de inspección.
 - iii. LA INSPECCIÓN PUEDE SER REHUSADA POR EL PASAJERO.
 - iv. Los pasajeros que se rehúsen a ser inspeccionados no se les permitirá pasar más allá del punto de inspección.
 - v. Donde sea utilizado equipo de Rayos-X para inspeccionar equipaje de mano, o equipaje de bodega, rótulos apropiados y visibles deberán informar a los pasajeros de la inspección del equipaje.
- b. El rótulo debe tener la siguiente información:
 - i. La inspección no afectará películas fotográficas sin revelar.
 - ii. Saque toda película científica o alta velocidad, de su equipaje de mano o de bodega antes de ser pasados a través de los Rayos X.
 - iii. Los pasajeros pueden pedir una inspección manual de su equipo fotográfico y de paquetes de película.
 - iv. ARMAS EN EQUIPAJE DE BODEGA. En todos los puestos en donde los pasajeros entreguen equipaje de bodega para su transportación, el (los) pasajeros deben de notificar al OPERADOR AEREO transportadora si lleva armas en su equipaje de bodega.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 2
	Requerimientos de notificación y rotulación	Rev. Org.	CAP 4.10.

c. La notificación al pasajero debe ser de manera escrita, a través de un rótulo que informe lo siguiente:

- i. LAS REGULACIONES INTERNACIONALES REQUIEREN QUE: LAS ARMAS DE FUEGO EN EQUIPAJE DE BODEGA DEBEN SER DECLARADAS Y DESCARGADAS, O SEA, NO CONTENER MUNICIÓN EN LA CÁMARA NI MAGAZINE, EN CASO DE QUE ESTE SE ENCUENTRE INSERTADO, NI DENTRO DEL CARRO O MAZORCA. LOS PASAJEROS QUE NO DECLAREN SI PORTAN O TRANSPORTAN ARMAS DE FUEGO, ESTÁN SUJETOS A RECIBIR LAS SANCIONES ESTABLECIDAS POR LA LEY .A PASAJEROS CON EQUIPAJE DE BODEGA SE LES PUEDE SOLICITAR PERMISO PARA REALIZAR LA INSPECCIÓN RESPECTIVA. LOS PASAJEROS QUE REHÚSEN LA INSPECCIÓN DE EQUIPAJE NO PODRÁN SER TRANSPORTADOS.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad del equipaje de bodega	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Finalidad de la inspección	Rev. Org.	CAP 5.1.

5.1. Finalidad de la inspección

La finalidad de la inspección del equipaje de bodega es prevenir o disuadir el transporte de cualquier arma, artefactos explosivos, incendiarios, mercancías peligrosas o drogas ilegales no manifestadas.

En caso de sospecha el **OPERADOR AEREO** se asegurará de que el equipaje no sea puesto a bordo de una aeronave y coordinará con las autoridades competentes para los procedimientos de contingencia pertinentes.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad del equipaje de bodega	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 3
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 5.2.

5.2. Procedimientos generales.

- a. El equipaje de bodega será aceptado y recibido únicamente en las instalaciones aeroportuarias definidas para tal efecto por las autoridades competentes. No obstante, si **OPERADOR AEREO**, es autorizado por las autoridades competentes a aceptar equipaje fuera de las instalaciones aeroportuarias, el **OPERADOR AEREO** establecerá un procedimiento específico para tal fin, el cual será sometido a aprobación por las autoridades competentes. Este procedimiento establecerá los criterios de aceptación inspección, transporte y protección del equipaje desde su aceptación hasta que sea embarcado en la aeronave.
- b. El personal del **OPERADOR AEREO** pondrá especial control y custodia del equipaje de bodega debidamente aceptado por sus agentes, mientras éste sea preparado, agrupado, transportado, y embarcado en una aeronave.
- c. Como una medida de seguridad en todos los vuelos a los cuales presta servicio el **OPERADOR AEREO**, un sistema positivo de identificación de equipaje será utilizado. El personal del **OPERADOR AEREO** hará un cotejo del equipaje, y cada pieza de equipaje deberá corresponder a un pasajero debidamente chequeado y que viaje en la misma aeronave que el equipaje. Ninguna pieza de equipaje deberá ser transportada en un vuelo de un operador aéreo al que le presta servicio el **OPERADOR AEREO**, a menos que exista un pasajero al cual pertenece dicha pieza o bien que dicha pieza de equipaje ha sido objeto de una inspección de seguridad. Información adicional sobre reconciliación de pasajero y equipaje de bodega abordó se encuentra detallada en la sección de anexos de este programa.
- d. El equipaje podrá ser transportado sin el pasajero a bordo, cuando este equipaje sin acompañar sea el resultado de una situación fuera del control del pasajero, específicamente las siguientes:
 - i. Cualquier retorno de aeronave debido a problemas de mantenimiento.
 - ii. Cancelación o retorno del vuelo, debido a razones de mantenimiento o de clima.
 - iii. A/C SWAP.
 - iv. Retrasos de 4 ó más horas.
- e. Si existiera alguna sospecha en un equipaje de bodega, un empleado del **OPERADOR AEREO**, solicitará al pasajero permitir una inspección física de su equipaje, si el pasajero se rehúsa, no serán transportados y se comunicara a las autoridades competentes para las acciones pertinentes. Se actuara de igual manera en los casos de equipajes o bultos sospechosos que no se conozca su propietario.
- f. El equipaje no será aceptado, facturado, transportado o llevado abordó de un avión del **OPERADOR AEREO**, por personas o representantes que no sean autorizados por el **OPERADOR AEREO**.
- g. Todo el equipaje de bodega debe ser debidamente identificado con el nombre del pasajero, etiquetado y pesado en forma completa y exacta. Corresponde al agente de servicio al pasajero o al contratista autorizado que documente al pasajero.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad del equipaje de bodega	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 3
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 5.2.

- h. El agente de servicio al pasajero del **OPERADOR AEREO** o contratista autorizado, deberá hacer las siguientes preguntas a todos los pasajeros :
- i. ¿Lleva usted un paquete o artículo cuyo contenido no conoce?
 - ii. ¿Ha perdido de vista su equipaje desde que lo empacó?
 - iii. ¿Lleva usted algún artículo peligroso o sustancia inflamable, tóxica, explosiva o corrosiva como: gasolina, aceite, insecticidas, etc.
- i. Estas preguntas pueden efectuarse, verbalmente al pasajero, o a través de rótulos que las contengan.
- j. El pasajero deberá responder verbalmente a estas preguntas.
- k. Si la respuesta es afirmativa a cualquiera de las tres preguntas el equipaje se deberá inspeccionar físicamente, o a través de Rayos-X, o por unidad canina debidamente aprobada en presencia del pasajero.
- l. Los pasajeros deben tener un boleto válido de vuelo para aceptar el chequeo de su equipaje. Todo equipaje será aceptado únicamente en los lugares que **OPERADOR AEREO** designe, siempre y cuando se cumplan las regulaciones establecidas.
- m. Todo el equipaje facturado deberá poseer una etiqueta numerada. Dicha numeración quedará ingresada en el historial de cada pasajero (PNI) y deberá contener como mínimo la siguiente información, identificación del agente de servicio a pasajeros que realiza la facturación, estación de origen, destino, número de vuelo y conexiones, fecha, peso, número de asiento y cualquier otra información que se considere importante.
- n. El personal del **OPERADOR AEREO**, mantendrá control constante de todo el equipaje desde el punto de aceptación hasta la aeronave y de la aeronave hasta el punto de reclamo del equipaje. El cargado y descargado de los contenedores de la aeronave deberá estar siempre bajo la supervisión personal del **OPERADOR AEREO**.
- o. Las etiquetas almacenadas deben guardarse en un área segura y bajo llave con responsabilidad por parte del Gerente de General bajo un control de inventario y del cumplimiento de esta disposición.
- p. En los mostradores, las etiquetas de equipaje estarán bajo custodia permanente por parte del agente de servicio al pasajero, y deberán ser protegidas bajo llave cuando no estén siendo utilizadas.
- q. Las etiquetas de equipaje serán utilizadas únicamente en el equipaje de un pasajero positivamente documentado.
- r. Las áreas de transferencia y recepción de equipaje tienen un acceso restringido, solamente podrán ser accesadas por personal autorizado del **OPERADOR AEREO** o el operador al que le preste servicios el **OPERADOR AEREO**. Los empleados no permitirán el ingreso a otras personas y cualquier intervención de las mismas será reportado a superiores y a las autoridades competentes.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad del equipaje de bodega	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 3
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 5.2.

- s. Personal transportando equipaje del **OPERADOR AEREO** desde y hacia el avión no permitirá que otro equipaje o paquetes, no autorizados, sean puestos en las bandas transportadoras, carritos de transporte o vehículos del **OPERADOR AEREO**.
- t. Las carretillas de carga conteniendo equipaje del **OPERADOR AEREO**, no serán desatendidas en ningún área bajo ninguna circunstancia. En caso que el equipaje haya sido desatendido o presente evidencia de que personal no autorizado haya tenido acceso; este equipaje será objeto de una nueva inspección de seguridad y se notificara a las autoridades competentes.
- u. Cada agente de servicio al pasajero será el único responsable de la seguridad y/o adecuada utilización tanto de su sello como de su firma, en el sistema.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad del equipaje de bodega	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Equipaje interlinea	Rev. Org.	CAP 5.3.

5.3. Equipaje interlínea

- a. Personal del **OPERADOR AEREO** controlará y hará la recepción apropiada de todo el equipaje interlínea, cumpliendo con el sistema positivo de identificación de equipaje.
- b. Si el pasajero no está abordo el equipaje será desabordado de la aeronave antes de que ésta parta.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad del equipaje de bodega	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Equipaje rezagado	Rev. Org.	CAP 5.4.

5.4. Equipaje rezagado

- a. El equipaje rezagado de los pasajeros de **OPERADOR AEREO**, será apropiadamente identificado, manifestado e inspeccionado, previo a ser embarcado en una aeronave de pasajeros.
- b. Equipaje rezagado transferido a **OPERADOR AEREO** por otros operadores aéreos, será debidamente identificado, inspeccionado, manifestado y acompañado con una nota del operador aéreo que lo transfiere.
- c. Todo el equipaje rezagado en un vuelo de pasajeros, será exclusivamente autorizado por el Gerente General y/o el Supervisor de Seguridad.
- d. Si una persona quiere enviar equipaje sin acompañar, tal equipaje será recibido y tratado como carga regular, y será manifestado como carga, ninguna colilla de equipaje debe ser colocada a este equipaje.
- e. Una colilla especial será colocada a todo el equipaje enviado a través del sistema UBA.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad del equipaje de bodega	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Equipaje con destino equivocado o no reclamado	Rev. Org.	CAP 5.5.

5.5. Equipaje con destino equivocado o no reclamado

- a. **OPERADOR AEREO** mantendrá una bodega que provea completa seguridad, donde resguardar el equipaje enviado con destino equivocado, sin reclamo o no identificado, hasta el momento que el equipaje llegue a su destino final o a la persona a quien pertenece. Antes de que dicho equipaje sea ingresado a esta bodega, deberá ser objeto de inspección de seguridad para determinar que no representa un riesgo para **OPERADOR AEREO**, su personal ni para las instalaciones aeroportuarias.
- b. Cuando el equipaje con destino equivocado o no reclamado presente alguna sospecha, será informado a las autoridades competentes, quienes deberán decidir si este éste debe colocarse en un área aislada y protegida por un mínimo de 24 horas hasta que se determine que el equipaje no contiene explosivos, artefactos incendiarios u otros artículos peligrosos.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad del equipaje de bodega	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Transporte de armas y municiones	Rev. Org.	CAP 5.6.

5.6. Transporte de armas y municiones

5.6.1. Procedimientos generales

- a. La política de **OPERADOR AEREO** sobre armas o municiones es que los mismos no serán transportado en sus aeronaves.
- b. Excepcionalmente se podrá permitir el transporte de armas o municiones sujeto a las limitaciones sobre el trámite de manejo de mercancías peligrosas y a lo descrito en este programa y el PSA.
- c. El Gerente General o el Supervisor de Seguridad de **OPERADOR AEREO** informara siempre al piloto al mando sobre dicho transporte, antes de iniciar el vuelo, la notificación incluirá, los detalles y la ubicación a bordo de la aeronave, además las aprobaciones de los Estados afectados.
- d. En la aplicación de estas medidas se contara con el respaldo de rótulos de información, los cuales están descritos en la sección 4.11 de este programa y se empleara el formulario para el transporte de armas que establece la AC.
- e. **OPERADOR AEREO** procederá de conformidad con la legislación nacional pertinente a la posesión de armas de fuego y municiones.

5.6.2. Transporte de armas y municiones para uso deportivo

- a. **OPERADOR AEREO** a través de sus funcionarios tomará todas las medidas necesarias a fin de que se le informe de las intenciones de transportar armas para uso deportivo.
- b. **OPERADOR AEREO** garantizara que las armas de uso deportivo se localicen en un lugar donde no puedan ser accesadas durante el vuelo, que estén descargadas. Para tal fin, **OPERADOR AEREO** recurrirá a la AC para que estas determinen que el arma está debidamente descargada. La munición no podrá ser transportada en el mismo equipaje de bodega. Igualmente, este equipaje deberá ser custodiado desde el momento de su aceptación hasta ser embarcado en la aeronave.
- c. Se empleara el formulario para el transporte de armas que establece en el apéndice B

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad del equipaje de la tripulación de mano y de bodega	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Norma de inspección y registro	Rev. Org.	CAP 6.1.

6.1. Norma de inspección y registros

El personal de vuelo de que le preste servicio el **OPERADOR AEREO** se someterá a los controles y los procedimientos de inspección del equipaje de mano y de bodega establecidos en los aeropuertos en que preste servicio el **OPERADOR AEREO** a fin de cumplir con las normas y regulaciones establecidas en los mismos y de conformidad con este PSOA.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Procedimientos para el transporte de pasajeros bajo escorta administrativa o judicial	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 3
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 7.1.

7.1. Procedimientos generales

- a. El propósito de los siguientes procedimientos, es proveer un nivel aceptable de seguridad a nuestros pasajeros, tripulaciones y equipo, cuando se esté transportando pasajeros que pudieran representar implicaciones de seguridad para su transporte
- b. Los procedimientos a seguir para el transporte de pasajeros deportados, se fundamentan en este programa, el Manual de Sobrecargos, y en las experiencias obtenidas en el transporte de los pasajeros en cuestión.
- c. Es responsabilidad del Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO**, coordinar todo lo necesario para que se le provea a los pasajeros deportados de alimentación especial, es decir alimentos que no necesiten la utilización de cubiertos de ningún tipo.
- d. Es responsabilidad del Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO** informar al operador aéreo al que le presta servicio, así como a las estaciones involucradas sobre el número de deportados y escoltas.
- e. Es responsabilidad Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO**, informar a los departamentos involucrados, tan pronto como sea posible, a fin de que se tomen las medidas del caso.
- f. Es responsabilidad Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO**, que se refleje toda la información necesaria en cuanto al transporte de pasajeros deportados, tanto en la lista de pasajeros, como en la guía de cada vuelo (cantidad, destino final, etc.).
- g. Cuando transportemos pasajeros deportados, no podremos trasladar, en el mismo vuelo, viajeros en calidad de prisioneros, ya que esto incrementaría el riesgo para el vuelo, desde el punto de vista de la seguridad.
- h. Es necesario, que estos procedimientos se den a conocer a todas las personas involucradas, de esta forma se logra uniformidad de criterios y de procedimientos
- i. **OPERADOR AEREO** no abordara a más de una persona escoltada de alto riesgo en una aeronave, a no ser de que la AC autorice otra cosa.
- j. **OPERADOR AEREO** no permitirá el transporte a bordo de una aeronave de una persona bajo control y proceso judicial o administrativo por parte de oficiales armados en cumplimiento de la Ley, a menos que:
 - i. como mínimo un oficial armado en cumplimiento de la Ley debe escoltar y controlar a la persona considerada de bajo riesgo para un vuelo itinerado de 4 horas o menos. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por un oficial armado en cumplimiento de la Ley;

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Procedimientos para el transporte de pasajeros bajo escorta administrativa o judicial	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 3
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 7.1.

- ii. como mínimo dos Oficiales armados en Cumplimiento de la Ley debe escoltar y controlar a la persona considerada de bajo riesgo para un vuelo itinerado de más de 4 horas. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por dos Oficiales armados en cumplimiento de la Ley.

- k. Pasajeros considerados de alto riesgo. Para un pasajero considerado de alto riesgo debe estar escoltado por al menos dos oficiales armados en cumplimiento de la Ley. Ningún otro pasajero sometido a proceso judicial o administrativo puede estar bajo el control de estos oficiales.

- l. La entidad de cumplimiento de la Ley debe:
 - i. Notificar al operador aéreo con 24 horas de anticipación y este a su vez una hora antes de la salida itinerada del vuelo al piloto al mando, o en caso contrario, lo antes posible, la siguiente información:
 - ii. La identidad del pasajero a ser transportado bajo escolta.
 - iii. La condición de riesgo del pasajero a ser transportado bajo escolta.
 - iv. Presentarse en los mostradores del operador aéreo al menos con una hora de anticipación a la hora itinerada de salida del vuelo.

- m. La entidad de cumplimiento de la Ley debe asegurarle al operador aéreo, antes de la salida del vuelo, que el pasajero a ser transportado bajo escolta ha sido inspeccionado y revisado y que no porta consigo, ni en sus pertenencias, ningún artículo que pueda emplear como una arma que se pueda considerar peligrosa o letal.

- n. El pasajero a ser transportado bajo control debe estar sentado entre los Oficiales en Cumplimiento de la Ley en forma aislada.

- o. Los oficiales en cumplimiento de la Ley deben acompañar al pasajero a ser transportado bajo escolta en todo momento y mantenerlo bajo control durante el tiempo en que se encuentre a bordo de la aeronave.

- p. **OPERADOR AEREO** no transportará a ningún pasajero bajo escolta de oficiales armados en cumplimiento de la Ley, a menos que:
 - i. El pasajero bajo control sea abordado antes de que aborden los demás pasajeros regulares y salir después que todos los pasajeros regulares hayan desabordado; y
 - ii. El pasajero bajo control permanezca sentado en un lugar que no este, próximo o directo a una sala de pasajeros regulares o salida,

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Procedimientos para el transporte de pasajeros bajo escorta administrativa o judicial	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 3
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 7.1.

y cuando sea posible, el operador aéreo debe asignar al pasajero bajo escolta, los últimos asientos de la cabina de pasajeros.

- q. Los oficiales armados en cumplimiento de la Ley, que escoltan a un pasajero bajo control judicial o administrativo, así como el operador aéreo, se aseguraran de que el pasajero bajo control sea limitado al mínimo de movilidad de sus manos por medio de artículos o artefactos apropiados.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Procedimientos para el transporte de pasajeros bajo escorta administrativa o judicial	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Implementación para la seguridad del operador aéreo	Rev. Org.	CAP 7.2.

7.2 Implicaciones para la seguridad del operador aéreo

- a. En el manejo de pasajeros deportados o inadmisibles, se deben tomar algunas consideraciones para evaluar si las circunstancias de deportación, podrían causar que el individuo se convierta en un riesgo para la seguridad del vuelo.
- b. Factores que podrían convertir pasajeros deportados o inadmisibles en un riesgo para la seguridad del vuelo:
 - i. Una mayor objeción del individuo a ser retornado a otro país.
 - ii. El estado físico o mental del individuo, el cual podría requerir atención especial.
 - iii. Naturaleza de cualquier acto criminal cometido por el individuo.
 - iv. Si el individuo es buscado por la policía de otro país.
 - v. Si el individuo es drogadicto o alcohólico.
 - vi. Si el individuo objeta ser transportado vía aérea.
 - vii. Si la personalidad del individuo es tal que pueda atraer a cualquier organización radical.
 - viii. Si el individuo está siendo deportado por motivos, políticos, crimen o narcotráfico.
- c. Para los propósitos de esta sección:
 - i. *Persona bajo proceso judicial o administrativo de alto riesgo*; se refiere a aquella persona que es de alto riesgo de escaparse, así determinado por la entidad de cumplimiento de la Ley y que está descontando una pena o que haya cometido un crimen violento.
 - ii. *Persona bajo proceso judicial o administrativo de bajo riesgo*; se refiere a cualquier persona que no haya sido determinado como de alto riesgo por parte de la entidad en cumplimiento de la Ley.
- d. La entidad encargada y responsable por el control del pasajero haya determinado si la persona es de alto o bajo riesgo.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Procedimientos para el transporte de pasajeros bajo escolta administrativa o judicial	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 2
	Transporte con custodia	Rev. Org.	CAP 7.3.

7.3. Transporte con custodia

7.3.1. Procedimientos generales

a. Será necesaria la escolta cuando:

- i. Es catalogado como riesgo por sus antecedentes o presente conducta que pueda poner en peligro la seguridad en vuelo.
- ii. Su estado mental requiere atención especial.
- iii. Está en una condición que puede causar incomodidad a otros pasajeros. Es un prisionero que viaja en calidad de extraditado.
- iv. Cuando la evaluación por la Gerencia de Seguridad así lo recomiende.

b. El Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO**, debe insistir en el derecho del operador aéreo, de ser informada por las autoridades migratorias o judiciales con suficiente anticipación, por lo menos 24 horas antes, de lo siguiente:

- i. Cantidad de pasajeros deportados o extraditados.
- ii. Razones de la deportación o extradición.

c. Con base en una evaluación, el Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO** deberá, en los casos mencionados anteriormente en el inciso b, solicitar custodia durante el vuelo por parte de las autoridades del país que está deportando o extraditando al individuo, hasta que la persona llegue a su destino final.

d. Se deberá, también, solicitar custodia por parte de las autoridades migratorias, cuando el número de deportados en un mismo vuelo, sea mayor de diez.

e. Cuando las autoridades migratorias informen sobre un número de pasajeros deportados menor o igual a diez, pero a última hora el número sea mayor, el Gerente de Estación deberá pedir a las autoridades migratorias, que preste servicio de custodia para dicho vuelo, caso contrario sólo se transportará el número inicial de deportados.

f. Circunstancias en que las autoridades migratorias no puedan proveer de una escolta, el Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO** deberá coordinar, por lo menos 24 horas antes, para que la custodia sea proveída por personal de seguridad del **OPERADOR AEREO**. Si por motivos de fuerza mayor la escolta no pudiera ser posible, sólo se transportará un máximo de diez pasajeros deportados.

g. El Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO** deberá informar al personal de sobrecargos quien deberá informar al capitán al mando de cualquier situación que pueda representar un riesgo para la seguridad de la aeronave para que éste evalúe los diferentes cursos de acción

7.3.2. Procedimientos de custodia

a. El custodio deberá ir con ropa formal (no debe vestir ropa sport).

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Procedimientos para el transporte de pasajeros bajo escorta administrativa o judicial	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 2
	Transporte con custodia	Rev. Org.	CAP 7.3.

- b. Llevar escondido de la vista de los pasajeros artefactos para reprimir al pasajero custodiado y estar entrenados en el uso de estos artefactos, en caso necesario.
- c. Asegurarse que el individuo y su equipaje son sujetos a inspección de seguridad completa antes de embarcar, y no es dejado sin supervisión apropiada en ningún momento hasta que todas las formalidades requeridas en su destino hayan sido cumplidas.
- d. El pasajero o los pasajeros que viajan bajo custodia administrativa o judicial deberán ser abordados de primero y se les asignaran los asientos en la parte posterior de la aeronave. De igual manera se procederá con los custodios.
- e. El pasajero que este siendo escoltado por razones judiciales deberá estar sentado en medio de los escoltas o al lado de la ventana, con la escolta a la par.
- f. No se dará un asiento junto a una salida de emergencia a una persona que esté siendo escoltada administrativa o judicialmente.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Procedimientos para el transporte de pasajeros bajo escorta administrativa o judicial	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Transporte sin custodia	Rev. Org.	CAP 7.4.

7.4. Transporte sin custodia

Cuando se ha decidido que no hay requisitos para una escolta, los siguientes procedimientos de seguridad deben ser aplicados.

- a. Chequeo completo del individuo y su equipaje antes de embarcar.
- b. No declarar, públicamente el itinerario, especialmente donde hay significado político.
- c. Las formalidades del viaje para tránsito, transferencia y entrada al Estado de destino han sido completadas apropiadamente.
- d. Cualquier requerimiento de permisos especiales, o autoridades en tránsito, transferencias y estaciones de destino, han sido cumplidas.
- e. El Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO** deberá informar al personal de sobrecargos quien deberá informar al capitán al mando de cualquier situación que pueda representar un riesgo para la seguridad de la aeronave para que éste evalúe los diferentes cursos de acción.
- f. El Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO** deberá tomar en cuenta la cantidad de deportados que se estarán movilizando en determinado vuelo, dándole prioridad si fuera necesario, a la asignación de sobrecargos hombres.
- g. Se debe recordar que la mayoría de personas indocumentadas, están buscando un mejor nivel de vida para ellos y para sus familias; aunque ellos hayan violado leyes migratorias, deben ser tratados con dignidad.
- h. También es necesario mencionar que no es la cantidad de personas deportadas la que necesariamente clasifique un vuelo como de mayor riesgo, sino el tipo de pasajeros deportados que se esté movilizando.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Finalidad de las medidas de seguridad	Rev. Org.	CAP 8.1.

8.1. Finalidad de las medidas

Implementando los siguientes procedimientos, el **OPERADOR AEREO** pretende prevenir, detectar y/o disuadir, la transportación de explosivos, drogas ilegales, mercancías peligrosas, personas no autorizadas, etc. a bordo de sus aeronaves, que representen un riesgo para la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, empleados.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 8.2.

8.2. Procedimientos generales

- a. Se deben realizar todos los esfuerzos para asegurarse que ningún paquete sospechoso o artículo peligroso sea colocado mientras la aeronave se encuentre en tierra.
- b. Mientras la aeronave está en tierra, deberá permanecer bajo constante supervisión del personal del **OPERADOR AEREO** o contratistas. El personal tendrá acceso limitado de acuerdo a su área de trabajo. (carga, equipaje, alimentos, limpieza etc.)
- c. Todas las personas que necesiten acceso a la aeronave deberán estar debidamente identificados, portando el credencial válido visible, y contar con una necesidad genuina para ingresar a la aeronave. Dichas personas estarán sujetas a revisión.
- d. Se llevará una lista por parte de los agentes de seguridad del **OPERADOR AEREO** de las personas que ingresan a la aeronave antes de que aborden los pasajeros.
- e. Compartimentos, paneles y áreas a bordo que no requieran acceso de rutina mientras la aeronave está en vuelo o en tierra serán revisadas, cerradas con llave y/o sellados para prevenir el acceso no autorizado.
- f. El Gerente General y/o Supervisor de Seguridad, deberán mantener horarios del personal, los cuales deben indicar el personal asignado para cada vuelo.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Aeronaves en pernocta	Rev. Org.	CAP 8.3.

8.3. Aeronave en pernocta

- a. Las aeronaves estacionadas en las puertas de abordaje de la terminal, en el área de mantenimiento, o en otras áreas de parqueo del aeropuerto, serán cerradas, iluminadas adecuadamente y los puentes o escaleras estarán retirados.
- b. No se permitirán personas no autorizadas cerca de la aeronave y todo el personal estará alerta a cualquier sospecha en contra de la seguridad de ésta, cuestionando y reportando a sus superiores y/o autoridades locales todas las personas sin identificación y sin razón o propósito para permanecer cerca de la aeronave.
- c. Durante la pernocta todas las vías de acceso serán aseguradas por medio de un sello de seguridad proporcionado por el **OPERADOR AEREO**, a la empresa contratada para el servicio de seguridad; dicho sello tendrá un número secuencial para su control.
- d. En caso de que el sello sea violado, se reportara a las autoridades correspondientes y al **OPERADOR AEREO**, para iniciar con los procedimientos de inspección.
- e. El interior y exterior de una aeronave estacionada será verificada o inspeccionada según corresponda, por miembros de la tripulación del operador aéreo, mantenimiento, seguridad y/o personal del **OPERADOR AEREO**, en busca de paquetes u objetos no justificados, antes de que ésta sea cargada o abordada.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Aeronaves en tránsito corto	Rev. Org.	CAP 8.4.

8.4 Aeronave en tránsito corto

- a. **EI OPERADOR AEREO** se asegurará de que el acceso a la aeronave sea controlado para prevenir entradas sin autorización. Aeronaves de regreso a corto plazo no necesitan que las puertas de acceso estén cerradas, siempre y cuando personal de la empresa o contratistas estén trabajando dentro, alrededor o cerca de la aeronave y mantengan ésta bajo observación.
- b. Las puertas de acceso para los pasillos y áreas de rampa serán cerradas con llave cuando no cuenten con la atención ni el control de personal del **OPERADOR AEREO** o contratistas.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 7
	Procedimientos de inspección de seguridad de la aeronave	Rev. Org.	CAP 8.5.

8.5. Procedimientos de inspección de seguridad de la aeronave

8.5.1. Generalidades

- a. Se conducirá una verificación de seguridad de la aeronave durante las operaciones normales y en aquellos casos en que la aeronave ha permanecido en un ambiente seguro y se conocen las medidas de seguridad y supervisión a las cuales ha sido sometida.
- b. Se conducirá una inspección de seguridad durante las operaciones regulares cuando la aeronave ha sido dejada desatendida y con algún (os) (de sus) punto(s) de acceso desprotegidos, o bien cuando se sospeche de algún ingreso ilegal a ella o cuando los sellos de seguridad han sido violados.
- c. La diferencia entre ambos tipos de registro consiste solamente en el grado y en la profundidad del registro emprendido y estos serán dictados según las circunstancias completas que sean aplicables a cada situación.
- d. Es responsabilidad de **OPERADOR AEREO** asegurarse que sus aeronaves estén protegidas de interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.

8.5.2. Verificación de Seguridad de la Aeronave

- a. En el caso de la verificación de seguridad de la aeronave, esta se circunscribe a los siguientes sitios de la aeronave:
 - Asiento del auxiliar de a bordo, alojamiento de la balsa salvavidas y parte posterior del asiento
 - Alojamiento de chalecos salvavidas.
 - Estantería de equipaje — toda el área, sin el equipaje
 - Asientos de los auxiliares de a bordo y pasajeros (y también por debajo de los asientos).
 - Literas de los pasajeros
 - Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado
 - Compartimientos de carga delanteros y 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
 - Puerta
 - Paredes, cielorraso y piso
 - Acceso al depósito de agua potable
 - Depósito de aguas residuales
 - Cocina — retirar todos los contenedores

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 7
	Procedimientos de inspección de seguridad de la aeronave	Rev. Org.	CAP 8.5.

- Abrir e inspeccionar todos los compartimientos
- Compartimientos en el 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
- Huecos de las bisagras de la puerta de entrada posterior
- Alojamiento de las balsas salvavidas
- Alojamiento de los cilindros de oxígeno en el techo

8.5.3. Inspección de seguridad de la aeronave.

- Quando se deba efectuar una inspección de seguridad, se deberá utilizar la lista de verificación que se detalla a continuación:

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

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 7
	Procedimientos de inspección de seguridad de la aeronave	Rev. Org.	CAP 8.5.

- 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
- 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

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.4 de 7
	Procedimientos de inspección de seguridad de la aeronave	Rev. Org.	CAP 8.5.

- 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
- 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
- Compartimiento de máscaras de oxígeno en el techo
- Luces portátiles de evacuación de emergencia, retirarlas e inspeccionarlas

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.5 de 7
	Procedimientos de inspección de seguridad de la aeronave	Rev. Org.	CAP 8.5.

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
- Alojamiento de los toboganes de escape (en cada puerta)
- Huecos de las bisagras de la puerta de entrada posterior
- Alojamiento de las balsas salvavidas
- Alojamiento 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 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

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.6 de 7
	Procedimientos de inspección de seguridad de la aeronave	Rev. Org.	CAP 8.5.

- 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 anticolidión (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
- 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

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.7 de 7
	Procedimientos de inspección de seguridad de la aeronave	Rev. Org.	CAP 8.5.

- Todos los huecos donde van alojadas las ruedas principales, más la zona de los encastrados 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.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Revisión en ruta	Rev. Org.	CAP 8.6.

8.6. Revisión en ruta

- a. Durante el vuelo, el interior de la aeronave debe ser constante y sistemáticamente revisado por parte del operador aéreo.
- b. Las áreas de la cabina serán asignadas a cada miembro de la tripulación.
- c. Usando las listas de verificación, todas las áreas que son accesibles en el interior de la aeronave serán revisadas.
- d. El piloto al mando deberá asegurarse de que la tripulación haya chequeado todas las áreas.
- e. El piloto al mando es el responsable del chequeo de la cabina de pilotos.
- f. Durante el vuelo, la tripulación de cabina debe observar y reportar en la lista de verificación a todos los pasajeros que entren a los servicios sanitarios u otras áreas de trabajo común con paquetes inusuales o piezas de equipaje.
- g. SI HAY UN ATRASO EN LA LLEGADA DE LOS VUELOS O EL TIEMPO SE ACORTA, LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD PUEDEN SER ACELERADOS (SENTIDO COMÚN DEL TRIPULANTE) PERO NUNCA ELIMINADOS NI CANCELADOS.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Supervisión de la operación	Rev. Org.	CAP 8.7.

8.7. Supervisión de la operación.

- a. Es responsabilidad del encargado de mantenimiento del vuelo, informar al personal de seguridad si alguna de las áreas inspeccionadas o selladas fueron accesados por personal de mantenimiento.
- b. Es responsabilidad del jefe de cabina reportar al personal de seguridad cualquier problema o situación particular atinente ocurrida durante el vuelo.
- c. Personal de seguridad examinará rutinariamente los reportes del aeropuerto por cualquier incidente con relación en los procedimientos de seguridad e informará a su superior inmediato.
- d. El Gerente de General y/o el Supervisor de Seguridad deberá supervisar rutinariamente el mostrador de servicio de pasajeros, la carga y descarga del equipaje, manifiesto de pasajeros, el abordaje y desabordaje de pasajeros y el área de distribución de equipaje e informar al personal de seguridad sobre incidentes o violaciones a los procedimientos de seguridad.
- e. El personal de seguridad revisará efectiva y selectivamente, cuando considere necesario, cualquiera de los procedimientos anteriores.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Notificación de incidentes	Rev. Org.	CAP 8.8.

8.8. Notificación de incidentes.

- a. Si el personal de tierra encuentra un paquete sospechoso o drogas, lo dejará tal y como está e inmediatamente notificará al Supervisor de Seguridad o al personal de seguridad para que se tomen las medidas adecuadas y se comunique a las autoridades competentes.
- b. Si un tripulante encuentra un paquete sospechoso o drogas a bordo del avión mientras éste está en vuelo o en un punto de tránsito, no deberá tocarlo e inmediatamente notificará al piloto al mando quien tomará las siguientes acciones:
 - i. Si el vuelo está en ruta, el piloto al mando le avisará al ATC y a la Gerencia General del **OPERADOR AEREO**. Ellos informarán a las autoridades correspondientes.
 - ii. Si la próxima parada es un aeropuerto en tránsito, el piloto al mando tendrá que informar al Gerente de General y/o al Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO**, a través del canal de la radio.
- c. En todo caso, el piloto al mando y el jefe de vuelo, realizarán de inmediato y por escrito, un informe conteniendo todos los detalles, y lo harán llegar a su superior.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 2
	Seguridad en vuelo	Rev. Org.	CAP 8.9.

8.9. Seguridad en vuelo

8.9.1. Admisión a la cabina de mando

- a. **OPERADOR AEREO** debe garantizar que ninguna persona, que no sea miembro de la tripulación de vuelo asignado al mismo, sea admitida o transportada en la cabina de vuelo, a menos que sea:
- i. Un miembro de la tripulación en servicio;
 - ii. Un representante de la AC responsable de la certificación, concesión de licencias o inspección, si ello fuera necesario para cumplir con sus funciones oficiales; o
 - iii. Permitido y transportado de acuerdo con las instrucciones del Manual de Operaciones de **OPERADOR AEREO**.
- b. El piloto al mando garantizará que:
- i. En beneficio de la seguridad, la admisión a la cabina de vuelo no cause distracciones y/o interfiera con la operación del vuelo; y
 - ii. Todas las personas que se transporten en la cabina de vuelo estén familiarizadas con los procedimientos pertinentes de seguridad.
- c. La decisión final sobre la admisión a la cabina de vuelo será responsabilidad del piloto al mando.
- d. En caso de una emergencia y en interés de la seguridad del vuelo, el piloto al mando tiene la autoridad para excluir a cualquier persona de la cabina de mando. No se permite la admisión a la cabina de mando empleados de tráfico, ventas, u otros departamentos que no están directamente relacionados con las operaciones del vuelo, a menos que tenga el permiso del piloto al mando y esté específicamente autorizado por el operador aéreo y la AC. Para admitir a una persona a la Cabina de mando, ésta debe tener un asiento asignado en la cabina de pasajeros, a menos que sea:
- i. Un inspector de la AC que esté evaluando u observando las operaciones de vuelo;
 - ii. Un controlador de tránsito aéreo que esté autorizado por la AC para observar los procedimientos del control de tránsito aéreo (ATC).
 - iii. Personal técnico aeronáutico con licencia, empleado de **OPERADOR AEREO** y cuyas obligaciones requieran una licencia de personal técnico aeronáutico.
 - iv. Personal técnico aeronáutico (PTA) empleado por otro operador aéreo que esté autorizado por escrito por **OPERADOR AEREO** para hacer viajes específicos sobre una ruta.
 - v. Un empleado de **OPERADOR AEREO** cuyas obligaciones estén directamente relacionadas con la conducción o planificación de operaciones de vuelo o el monitoreo en vuelo de equipos de la aeronave o procedimientos de operación, si su presencia en la cabina de mando es necesaria para ejercer sus deberes y él ha sido autorizado por escrito por el operador aéreo.
 - vi. Un representante técnico del fabricante de la aeronave o sus componentes, cuyas obligaciones estén directamente relacionadas con el monitoreo en vuelo

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 2
	Seguridad en vuelo	Rev. Org.	CAP 8.9.

de equipos de la aeronave o procedimientos de operación, si su presencia en la cabina de mando es necesaria para ejercer sus obligaciones, y haya sido autorizado por escrito por la autoridad aeronáutica y por el operador aéreo.

8.9.2. Medidas de seguridad

Cuando el piloto al mando autorice a personas ajenas a la tripulación de mando para viajar en el "Jump Seat" de la cabina de mando, es responsabilidad del piloto al mando que dichas personas sean debidamente instruidas en relación a:

- a. Uso de la máscara de oxígeno y procedimiento de evacuación de emergencia.
- b. Uso del Jump Seat y cinturones de seguridad.
- c. Mantener absoluto silencio (Cabina Estéril) desde que se inicia la lectura de las listas de chequeo en tierra, hasta 10.000 pies en ascenso; y durante el descenso, desde los 10.000 pies, hasta que se apaguen los motores en rampa.

8.9.3. PUERTA DE LA CABINA DE MANDO

La puerta de la cabina de mando debe permanecer cerrada y asegurada durante el vuelo. La única excepción es para permitirle el acceso a un miembro de la tripulación en el desempeño de sus obligaciones y a las personas autorizadas según lo establecido en "ENTRADA A LA CABINA DE MANDO" de esta misma sección. La Tripulación de Cabina dispone de una llave para permitirle el acceso de acuerdo a lo anterior. Durante el pre-vuelo el Jefe de Cabina verificará la operatividad de la cerradura. En las aeronaves que tengan instalado el sistema de aseguramiento de la puerta (barra de seguridad), la operatividad del sistema será verificada por la tripulación de mando. En caso de estar inoperativo este sistema, esto no constituye una limitación para operar vuelos a otros destinos donde dicho sistema no sea requerido.

Cada vez que se entre a la cabina de mando en vuelos nocturnos, se debe tener la precaución de reducir al mínimo la luz del galley y de la puerta principal.
--

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Vuelos de alto riesgo	Rev. Org.	CAP 8.10.

8.10. Vuelos de alto riesgo

8.10.1. Agentes de seguridad a bordo

- a. Las autoridades competentes determinaran, cuándo y en qué circunstancias, agentes de seguridad porten armas durante el vuelo sobre su territorio. Probablemente se darán estas circunstancias si es necesario proteger vuelos para los que el Estado de matrícula ha solicitado medidas especiales de seguridad y también vuelos en los que viajen altos funcionarios de un Estado.
- b. La aprobación puede concederse a condición de que el Estado de matrícula notifique con antelación la llegada de los agentes de seguridad armados y de que se observen a la llegada todas las leyes, reglamentos y controles aplicables del Estado que permite el aterrizaje del avión en que viajan los agentes de seguridad.
- c. La decisión acerca del empleo de agentes de seguridad a bordo incumbe al Estado y no al operador aéreo. Por consiguiente, los agentes de seguridad deberían ser empleados del Estado, particularmente por el hecho de que sus funciones están relacionadas con acciones de la autoridad de policía en un entorno nacional e internacional.
- d. El operador aéreo puede solicitar al Estado que asigne agentes de seguridad a determinado vuelo cuando las circunstancias indiquen que es necesario garantizar la seguridad del vuelo hasta su punto de destino. En apoyo de esta solicitud deben presentarse a la autoridad de seguridad competente razones fundadas y suficientes.
- e. En general, debe reconocerse que los agentes de seguridad a bordo, particularmente si están armados, representan un peligro para la seguridad de la aeronave debido al riesgo de que las armas de fuego se disparen durante el vuelo, ya sea accidentalmente o durante un incidente. La aprobación por parte de los Estados del empleo de agentes de seguridad en vuelo solamente debe concederse después de que se hayan evaluado todos los factores, y normalmente se asignarían agentes de seguridad a los vuelos considerados como de elevado riesgo.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Principios de seguridad	Rev. Org.	CAP 9.1.

9.1. Principios de seguridad

El objetivo de las medidas de seguridad que se apliquen a cualesquiera provisiones, suministros o piezas de repuesto debería ser el de impedir que cualesquiera artículos que pudieran ser utilizados para perpetrar un acto de interferencia ilícita después de ser cargados en una aeronave, se escondan entre las provisiones, suministros o piezas de repuesto. Los principios generales por aplicar son:

- a. Deben aplicarse medidas de seguridad a los edificios en los que se preparan las provisiones y suministros, se almacenan y despachan para asegurar que ningún artefacto o arma se esconde entre los envíos.
- b. Deben aplicarse medidas de seguridad durante el transporte y entrega de provisiones, suministros y piezas de repuesto a la aeronave pertinente para garantizar la seguridad de los envíos.
- c. Deben aplicarse medidas de seguridad por parte del explotador de la línea aérea al recibir envíos para provisiones o suministros para asegurarse de que todas estas provisiones o suministros cargados en la aeronave han sido correctamente asignados a ese vuelo y no ha habido ninguna intromisión.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Responsabilidades	Rev. Org.	CAP 9.2.

9.2. Responsabilidades

- a. Las operaciones de aprovisionamiento son habitualmente empresas de atención en tierra dedicadas a los servicios de aprovisionamiento a diversos operadores aéreos.
- b. Los responsables de la seguridad de las provisiones, repuestos y suministros son el Gerente General y el Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO**.
- c. Todo el personal empleado en la preparación y entrega de provisiones y suministros será objeto de una verificación de antecedentes previos al empleo para establecer su identidad y experiencia anterior, incluidos cualesquiera antecedentes criminales. La norma de esta verificación de antecedentes debe estar a la altura de lo que se requiere como parte de la evaluación de la idoneidad personal para tener acceso sin escolta a una ZSR.
- d. El personal encargado de la preparación y entrega de provisiones y suministros destinados a ser transportados en una aeronave recibirá una instrucción suficiente para tomar conciencia de la seguridad, de forma que pueda comprender y desempeñar sus responsabilidades en materia de seguridad. Esta instrucción debe impartirse antes de que se les conceda el acceso a cualesquiera provisiones o suministros que han de despacharse a una aeronave como “suministros conocidos”.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Medidas de seguridad	Rev. Org.	CAP 9.3.

9.3. Medidas de seguridad

- a. Las provisiones y suministros asignados a **OPERADOR AEREO** deben ser considerados como “suministros conocidos”, a condición de que todas las medidas necesarias de seguridad para garantizar la integridad del envío han sido aplicadas, y han sido mantenidas en todo momento hasta que el envío se carga a la aeronave pertinente. **OPERADOR AEREO** se encargara de velar por el cumplimiento de la integridad del envío.
- b. Cualesquiera provisiones y suministros que tienen su origen de otra fuente deben considerarse como “suministros desconocidos” y no serán cargados a una aeronave mientras no hayan sido sometidos a medidas de seguridad, para asegurarse de que no incluyen ningún arma, artefacto o sustancia que pudieran ser utilizados para perpetrar un acto de interferencia ilícita. Los suministros desconocidos solamente podrán ser considerados como “suministros conocidos”, una vez hayan sido sometidos a las medidas necesarias de seguridad.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 2
	Instalaciones para la preparación y depósito	Rev. Org.	CAP 9.4.

9.4. Instalaciones para la preparación y depósito

9.4.1. Medios materiales de seguridad

- a. Las instalaciones utilizadas para la preparación y depósito de provisiones y suministros deben tener los medios suficientes de seguridad material, de forma que puedan estar protegidos en todo momento. Deben protegerse todas las puertas, ventanas y otros medios de acceso y de salida de las instalaciones. El Gerente General y/o el Supervisor de Seguridad efectuaran inspecciones periódicas para determinar el cumplimiento de esta norma.
- b. Deben constantemente estar en vigor medidas positivas de control de acceso para asegurarse de que ninguna persona pueda entrar sin autorización al edificio o a sus alrededores, incluidos los estacionamientos de automóviles y las zonas de estacionamiento para vehículos de entrega.
- c. Debe considerarse como ZSR las áreas tales como cocinas, zonas de depósito y preparación de alimentos y mercancías en depósito y ser protegidos frente a cualquier forma de entrada ilegal, interferencia o contaminación de productos.
- d. En caso necesario, debería construirse una valla de seguridad conveniente alrededor de las instalaciones implicados en la preparación y almacenamiento de provisiones y suministros y debe controlarse por personal de seguridad la entrada y salida de personal, visitantes y vehículos de entrega.
- e. Si las salas refrigeradas o equipo en donde se preparan las carretillas que contienen comidas preparadas y otros "suministros conocidos", se dejan sin vigilancia antes de que los suministros se transporten a la aeronave, debe ser posible protegerlos mediante el uso de candados, sellos a prueba de intromisión, CCTV o medios materiales de protección. Deberían estar asegurados cuando no se requiera acceso inmediato y debería controlarse el acceso en todo momento.

9.4.2. Medidas de control de acceso

- a. Debe aplicarse a las instalaciones utilizadas para la preparación y depósito de provisiones y suministros medidas de control de acceso apropiadas. Deberá someterse a estricto control el personal, los visitantes y los vehículos. Con el nivel de control impuesto debería ser imposible que se introduzcan armas o cualesquiera otros artículos peligrosos a los envíos de aprovisionamiento o que los alimentos sean objeto de cualquier forma de contaminación.
- b. Debe preverse lo siguiente:
 - i. un sistema de tarjetas o pases de identificación individuales que deberían ostentarse en la parte exterior de la indumentaria en todo momento, cuando cualquier persona esté dentro del área controlada;
 - ii. una zona de estacionamiento de vehículos del personal y de visitantes, situada fuera de la valla que circunde a los edificios de preparación y depósito;

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 2
	Instalaciones para la preparación y depósito	Rev. Org.	CAP 9.4.

- iii. las salas para cambios de turno del personal y de descanso, situadas fuera de las zonas principales de trabajo deben estar protegidas con candados personales para que no sea necesario llevar artículos personales al puesto de trabajo.
- c. Debe permitirse solamente el acceso de los visitantes cuando estén autorizados por el administrador del aprovisionamiento y solamente por motivos válidos de trabajo. Estas personas deben ser objeto de registro y debe expedírseles un pase de visitante distintivo y ser escoltadas en todo momento por la persona responsable de su visita cuando estén dentro de las instalaciones.

9.4.3. Sellos a prueba de intromisión

Sellos, ataduras y otros medios para que los “suministros conocidos” estén a prueba de intromisión deberán mantenerse en condiciones de seguridad hasta que sea necesario utilizarlos y seguidamente ser trasladados desde un punto central, por el Gerente General y/o el Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO** que anotara los detalles en la documentación conveniente.

9.4.4. Documentación

- a. Debe acompañar a cada envío de “suministros conocidos” la documentación adecuada con detalles acerca de la índole de las provisiones y suministros, el remitente, el destino y el destinatario, y este documento debe presentarse al operador aéreo cuando se entregue el envío.
- b. Debe mantenerse en condiciones seguras los certificados de seguridad y demás documentación asociada a los envíos de “suministros conocidos” y tales documentos deberían expedirse en una central por la persona designada quien debería anotar los detalles.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 4
	Preparación de provisiones, suministros y piezas de repuesto	Rev. Org.	CAP 9.5.

9.5. Preparación de provisiones, suministros y piezas de repuesto

9.5.1. Materias básicas y equipo

- a. Todas las entregas de materias básicas y equipo a un edificio, utilizados para la preparación y procesamiento de “suministros conocidos”, debe desglosarse o decantarse según sean sólidos o líquidos, antes del proceso de preparación para asegurarse de que no contienen ningún artículo prohibido, y seguidamente depositarse en condiciones seguras hasta que se necesiten. Las entregas a granel de comidas congeladas previamente cocinadas que no puedan desglosarse o ser inspeccionadas pueden ser recibidas, a condición de que hayan sido selladas o a prueba de intromisión.
- b. Quizás no sea práctico desglosar o decantar algunos productos o artículos. En esas circunstancias deben establecerse procedimientos para la entrega de tales artículos que han de ir acompañados de la certificación de seguridad adecuada, declarando que no contienen ningún artículo prohibido por parte del proveedor. Esta certificación puede incorporarse a la documentación ya existente del envío. Cualquier entrega que no vaya acompañada de esa certificación debería abrirse e inspeccionarse o registrarse a mano para asegurarse de que no contiene ningún artículo prohibido. Ejemplos de tales productos o artículos son:
 - i. auriculares (cuando están en bolsas opacas);
 - ii. juegos (cuando hayan sido sellados por el vendedor);
 - iii. botiquines de primeros auxilios de la línea aérea (cuando estén sellados);
 - iv. mantas (que hayan sido selladas por la empresa de lavandería o de limpieza);
 - v. botellas de agua mineral (cuando hayan sido selladas por el vendedor);
 - vi. provisiones secas (por ejemplo, jarras de plástico), etc., (cuando hayan sido selladas por el vendedor).

9.5.2. Carretillas y contenedores de aprovisionamiento

- a. Las carretillas y contenedores de aprovisionamiento utilizadas para el transporte de “suministros conocidos”, deben adaptarse de forma que no pueda lograrse acceso al interior cuando la carretilla o contenedor esté cerrado o sellado.
- b. Deben realizarse verificaciones de la seguridad en las carretillas o contenedores de aprovisionamiento que contengan “suministros conocidos” para asegurarse de que no contienen ningún artículo prohibido ni muestren pruebas de interferencia no autorizada, antes de cerrarlas, sellarlas y transportarlas a la aeronave de un operador aéreo. Debe prestarse particular atención a partes, tanto dentro como fuera de la carretilla o del contenedor, en las que puedan esconderse fácilmente artículos prohibidos, por ejemplo, por debajo de la misma carretilla.
- c. El agente de seguridad que realice la verificación de seguridad debe anotar que ha realizado la verificación, en la documentación del envío (por ejemplo, en la nota de entrega o en el pedido de provisiones para el operador aéreo) y debe firmar la nota con su nombre.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 4
	Preparación de provisiones, suministros y piezas de repuesto	Rev. Org.	CAP 9.5.

9.5.3. Registro y sellado de vehículos

- a. Los vehículos que se utilicen para el transporte de “suministros conocidos” deben estar asegurados en todos los puntos de acceso al compartimiento de carga. Cualquier vehículo que no satisfaga esta norma no debe ser utilizado para el transporte de “suministros conocidos”. Debe asegurarse los vehículos en todo momento cuando no se estén utilizando.
- b. Inmediatamente antes de la carga, debe registrarse el compartimiento de carga del vehículo por un agente de seguridad, para asegurarse de que no hay a bordo del vehículo ningún artículo prohibido y debe mantenerse la integridad de este registro hasta que la carga se haya completado.
- c. Una vez cargado, el compartimiento de carga debe asegurarse y sellarse con un sello inutilizable por segunda vez en cada puerta y en cualquier otro posible punto de acceso. Cuando los vehículos estén a prueba de intromisión mediante un “sello electrónico”, éste debe extenderse a todas las puertas y puntos de acceso del compartimiento de carga del vehículo. Una vez sellado debe anotarse los números de sello pertinentes en el certificado de despacho de la carga del vehículo.
- d. Los sellos utilizados para los vehículos deben mantenerse en condiciones seguras, expedirse desde una central y fijarse al vehículo por el Gerente General y/o Supervisor de Seguridad del **OPERADOR AEREO** quien haya de realizar el registro. Debe mantenerse en el centro de aprovisionamiento un registro de estas tareas-
- e. No debe normalmente dejarse el vehículo sin acompañamiento. Sin embargo, si es inevitable, el conductor al regresar al vehículo debe verificar la seguridad de la carga y la integridad de los sellos e informar a la administración de seguridad designada del centro de aprovisionamiento si hubiera indicios de interferencia.

9.5.4. Transporte y entrega

- f. Debe mantenerse la seguridad de los “suministros conocidos” durante la transferencia desde las instalaciones de preparación y depósito hasta que se cargue a la aeronave pertinente y sea recibido por el personal de **OPERADOR AEREO**. Por consiguiente, solamente deben transportarse “suministros conocidos” ya sea por el operador aéreo o por medios de transporte de los agentes de aprovisionamiento designados o por **OPERADOR AEREO** cuyos procedimientos de operación y medidas de seguridad hayan sido aprobados por el operador aéreo.
- g. De ser posible, los vehículos que viajan entre un centro de aprovisionamiento y una aeronave deberían recorrer carreteras de servicio del aeropuerto. En fechas de creciente amenaza debe proporcionarse una escolta de seguridad a los vehículos de aprovisionamiento, particularmente si el centro de aprovisionamiento está fuera de la zona de seguridad restringida.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 4
	Preparación de provisiones, suministros y piezas de repuesto	Rev. Org.	CAP 9.5.

- h. La tripulación del vehículo debe identificarse ante el operador aéreo, mediante su credencial de ingreso a las ZSR válido o mediante un documento de identidad emitido por **OPERADOR AEREO**.

9.5.5. Cargas múltiples

Cuando un vehículo de entrega transporte cargas múltiples de provisiones y otros suministros afines para distintas aeronaves, el conductor del vehículo debe romper los sellos de seguridad en ese vehículo en la parte aeronáutica de la primera entrega. Para entregas subsiguientes indicadas para esa carga dentro de la zona restringida de seguridad, el vehículo no ha de ser nuevamente sellado pero el conductor debe asegurarse de que está protegido el compartimiento de carga del vehículo.

9.5.6. Operaciones de aprovisionamiento con base en la parte aeronáutica

- a. Las operaciones de aprovisionamiento que se realicen desde edificios de preparación y depósito de la parte aeronáutica, situados dentro de una zona de seguridad restringida, deben ser tales que se garantice que las provisiones y otros suministros afines se entregan a esos locales después de que se hayan aplicado los mismos requisitos de seguridad para la entrega a la aeronave del operador aéreo de “suministros conocidos” que desde los edificios de preparación y depósito de la parte pública.
- b. Los vehículos de entrega que circulan desde las instalaciones de preparación y depósito de la parte aeronáutica, situados dentro de una zona de seguridad restringida, cuya integridad esté protegida no es necesario que estén sellados, pero debe asegurarse el compartimiento de carga de esos vehículos.

9.5.7. Recibo y convalidación de envíos hacia las zonas de seguridad restringidas

Los sellos del vehículo de entrega y la firma de la persona designada deben ser verificados, comparándolos con la documentación adecuada, en el punto de acceso designado para el vehículo hacia la zona de seguridad restringida. Si hubiera alguna discrepancia con la documentación adjunta que no pueda resolverse o si hay indicios de interferencia en los sellos del vehículo, el envío debe considerarse como de “suministros desconocidos” y no debe admitirse en la zona de seguridad restringida ni colocarse a bordo de la aeronave pertinente.

9.5.8. Medidas de seguridad de OPERADOR AEREO

- a. **OPERADOR AEREO**, el agente designado o la tripulación de cabina deben estar presentes en la aeronave pertinente cuando se acepta la entrega de provisiones y suministros y la documentación adjunta.
- b. De no ser posible que **OPERADOR AEREO**, la tripulación de cabina o el agente estén presentes (por ejemplo, el primer vuelo de la mañana temprano), sería aceptable como alternativa que todos los contenedores y carretillas de aprovisionamiento que contengan provisiones y suministros estén sellados con sellos inutilizables por segunda vez, cuyos números han de ser anotados en la documentación del envío.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las provisiones, repuestos y suministros	FECHA: 26/04/2010	Pág.4 de 4
	Preparación de provisiones, suministros y piezas de repuesto	Rev. Org.	CAP 9.5.

- c. Seguidamente será responsabilidad de **OPERADOR AEREO**, de la tripulación de cabina o de los agentes del operador aéreo asegurarse de que los sellos están intactos y corresponden a los indicados en la documentación de envío. Debe destacarse que esta alternativa solamente debería utilizarse en circunstancias excepcionales y no ser meramente una práctica normal aplicable meramente por su conveniencia.
- d. El contenido de cualquier contenedor o carretilla que muestre indicios de interferencia ilícita debería clasificarse como “suministros desconocidos” y ser sometido a registro manual para asegurarse de que no contiene ningún artículo prohibido o debe ser retirado de la aeronave y sustituido por un nuevo envío protegido. Adicionalmente, se efectuara el respectivo reporte del incidente, para que el Supervisor de Seguridad efectúe las averiguaciones pertinentes.
-

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las operaciones de limpieza de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 3
		Rev. Org.	CAP 10.0.

10.0. OPERACIONES DE LIMPIEZA INTERIOR DE LA AERONAVE

La limpieza es un elemento primordial en el servicio de **OPERADOR AEREO**, por lo tanto en arribo de la aeronave se limpiara internamente, para lo cual se acataran las siguientes disposiciones.

- a. Antes del ingreso del equipo encargado de la limpieza se efectuara una inspección interna de la aeronave, utilizando dos oficiales.
- b. Uno hará la inspección de atrás hacia delante y el otro de adelante hacia atrás, con el fin de recoger objetos (artículos) olvidados como por ejemplo documentos (pasaportes, tiquetes, etc.), equipaje de mano, abrigos, componentes electrónicos, los cuales se entregaran al supervisor del vuelo con la debida entrega formal utilizando el formulario respectivo
- c. Después de que se finalice la inspección se autorizara la entrada del equipo de limpieza a la aeronave.
- d. Todas las personas de limpieza que ingresen a la aeronave deben ser registradas en la bitácora de ingreso respectivo, e inspeccionadas utilizando los detectores de metal o métodos alternos.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de las operaciones de limpieza de la aeronave	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 3
		Rev. Org.	CAP 10.0.

FORMULARIO DE OBJETOS OLVIDADOS

VUELO N°	FECHA:	HORA:	ATO:	
				N°
OFICIAL:			CARNET N°	
ITEM	DESCRIPCION DE ARTICULO		LOCALIZACION/ASIENTO	
SUPERVISOR DE VUELO			CEDULA:	
HORA:		FECHA:		

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y corre	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Finalidad de las medidas de seguridad	Rev. Org.	CAP 11.1.

11.1 Finalidad de las medidas de seguridad.

- a. Para prevenir o impedir la transportación de cualquier explosivo, artefacto incendiario, mercancías peligrosas no manifestadas, drogas o carga no manifestada en todos los vuelos, de **OPERADOR AEREO** se asegurará que la carga haya sido objeto de controles de seguridad por personal de carga de **OPERADOR AEREO** o sus representantes y que cumpla con todos los requisitos para su transporte a fin de evitar que artículos no autorizados o mal documentados, sean transportados en nuestras aeronaves.
- b. **OPERADOR AEREO** se asegurará de que la carga recibida, sea debidamente protegida, para mantenerla tal y como fue originalmente aceptada para su transporte.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y corre	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 3
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 11.2.

11.2 Procedimientos generales.

- a. Para su envío, las guías de carga aérea deben ser revisadas minuciosamente antes de darlas por aceptadas. Debe consignarse nombre completo y dirección tanto de quien envía como de la persona designada a recibir. Las guías que solamente cuenten con un número telefónico de contacto y/o apartado postal, serán rechazadas de inmediato.
- b. Si la carga que se acepta proviene de un embarcador conocido, la persona que entrega la carga deberá mostrar una identificación con fotografía, ya sea personal o de la empresa a la que pertenece. La persona encargada de recibir la carga deberá dejar copia del documento de identidad adjunto a los de la carga.
- c. Si la carga proviene de un embarcador no conocido, deberá ser inspeccionada por cualquiera de los siguientes métodos: Rayos - X, equipo canino, equipo detector de explosivos o inspección física.
- d. Asegurarse que los contenedores o bultos de carga sean abordados y desabordados bajo la supervisión de un empleado de **OPERADOR AEREO** y al mismo tiempo supervisar que toda la carga se encuentre manifestada.
- e. Personal de carga de **OPERADOR AEREO** verificará y revisará apropiadamente la documentación y características físicas relativas al embarque de carga que haya originado en otra estación o haya sido transferida de otro operador aéreo. Ninguna carga será aceptada en la bodega de carga si no ha sido bien documentada y objeto de controles de seguridad.
- f. Altos niveles de seguridad se mantendrán todo el tiempo en el área de carga. La carga será únicamente manejada por personal de carga o representante autorizado de **OPERADOR AEREO**.
- g. Las bodegas de carga son designadas como ZSR. Los empleados serán instruidos para cuestionar y reportar personas observadas en esta área sin el respectivo gafete de identificación visible, y sobre la razón específica para estar en el dicha área.
- h. Las puertas del área de servicio de carga serán cerradas y permanecerán con llave cuando el almacén esté cerrado. Solo el mínimo de puertas requeridas estarán abiertas para manejar el volumen de carga durante los períodos de operación.
- i. Personal de seguridad realizará inspecciones en la bodega y en las áreas de rampa, observando y reportando a las autoridades competentes carga, paquetes o equipaje no identificados, los artículos que se encuentren se inspeccionarán, identificarán y procesarán. Se verificará que la carga no presente indicadores externos tales como alambres expuestos, derrames, alteraciones o evidencias de haber sido forzada, o cualquier otro que pudiese indicar que la carga sea insegura para su transporte.
- j. El personal de carga y correos otorgará mucha atención y supervisión a toda la carga o correo que sea recibida, preparada, almacenada, transportada y estibada. Todos los envíos de carga y correo serán comparados contra el manifiesto y/o colilla para asegurar que cada

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y corre	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 3
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 11.2.

pieza haya sido debidamente documentada y pertenezca al manifiesto de carga. Deberá tener como mínimo las observaciones siguientes: número, peso y cantidad de paquetes.

- k. Con regularidad se inspeccionará la carga con perros antidrogas en las estaciones donde opera **OPERADOR AEREO**.
- l. Cualquier discrepancia notada en la carga o envíos de correo, se comunicará inmediatamente a un oficial de Aduanas, al personal de Carga y Seguridad de **OPERADOR AEREO**.
- m. Las áreas de carga y rampa deberán permanecer iluminadas todo el tiempo.
- n. El personal de carga de **OPERADOR AEREO**, o su representante reportará de inmediato, los daños o anomalías de la carga en nuestra custodia. La carga dañada y/o alterada deberá rechazarse. Si la carga estuviera mal embalada podrá transportarse siempre y cuando se exonere de responsabilidad a la aerolínea. Esto último no aplicará a carga conteniendo mercancías peligrosas.
- o. Una vez que los contenedores, bultos, couriers, han sido examinados y descargados bajo la supervisión del personal de carga de **OPERADOR AEREO** serán almacenados en un área segura para impedir el acceso a personas no autorizadas.
- p. Todos los contenedores y/o compartimentos vacíos serán inspeccionados por el personal de carga de **OPERADOR AEREO** previo a ser cargados, para detectar alteraciones u objetos olvidados.
- q. Ninguna envío de carga y correo deben ser desatendidos o dejados en el área de rampa, a menos que esté custodiada. En caso que los envíos hayan sido dejados desatendidos deberán ser sometidos nuevamente a los controles de seguridad antes descritos.
- r. Todas las áreas adyacentes a la aeronave, las áreas de almacenamiento de carga, el área de pre y post abordaje de la carga, pallets, contenedores, bultos, couriers, correo estarán bajo control y supervisión de personal de carga de **OPERADOR AEREO** o su representante.
- s. La carga envíos de correo serán transportados directamente de la aeronave al área de almacenamiento, sin parada intermedia y permanecerá bajo constante supervisión y custodia.
- t. El control de los contenedores estará bajo el menor número posible de personas y se anotará en una bitácora a quien se han entregado para su vigilancia y seguridad.
- u. Si un compartimento parece estar violado o tiene algún deterioro, el mismo será inspeccionado por el responsable de **OPERADOR AEREO** quien reportará a su superior inmediato para que se tomen las medidas correspondientes.
- v. En caso de descubrir algún olor o sustancia no usual; deberá investigarse de inmediato para descubrir su origen.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y corre	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 3
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 11.2.

- w. Se deberá llevar un control de vehículos que ingresen a las instalaciones de carga, el cual deberá contener:
- Hora de llegada y salida
 - Nombre de todos los conductores de los vehículos que transportan carga.
 - Número de placas de todos los vehículos
 - Identificar con carné o documento de la compañía a la que representa
 - Fotocopia de la licencia del conductor
 - Cantidad de piezas y peso
 - Estado del marchamo y su numeración.
- x. **OPERADOR AEREO** y personal de seguridad harán un análisis de rutina de la operación de carga que incluya: tipo de carga, país de origen, aeropuerto donde se aborda dicha carga, aeropuerto a transferirla, país de destino, nombre de quién envía y el consignatario.
- y. De realizarse una parada técnica, por mal tiempo o por emergencia, los miembros de la tripulación deben permanecer alerta para prevenir que cualquier persona introduzca artículos no autorizados en los compartimentos de carga.
- z. Es responsabilidad del Gerente de Aeropuerto y el responsable del manejo de la carga en las estaciones, el mantener un Manual de Mercancías Peligrosas vigente.
- aa. Para la aceptación y/o transportación de carga, correo y paquetes pequeños en las diferentes estaciones, se deberá aplicar cualquier enmienda, regulación, procedimiento, etc., emitido por las autoridades internacionales de aviación y/o las autoridades locales.
- bb. Es responsabilidad del Supervisor de Seguridad informar acerca de las anomalías o situaciones que incumplan los procedimientos de seguridad, con respecto a documentos y carga sospechosa.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y corre	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Procedimientos especiales	Rev. Org.	CAP 11.3.

11.3 Procedimientos especiales

11.3.1. Paquetes pequeños aceptados para el transporte

OPERADOR AÉREO deberá asegurarse de que todo paquete pequeño que se reciba como “courier” sea recibido abierto e inspeccionado antes de su transportación. La inspección podrá realizarse por cualquiera de los siguientes métodos:

- ✓ Rayos-X
- ✓ Detector de rastros de explosivos
- ✓ Equipo canino anti-explosivos
- ✓ Inspección física.

11.3.2. Procedimiento para el transporte de carga o correo diplomático

Se procederá de conformidad con la sección 4.8 de este PSOA.

11.3.3. Tratamiento de carga o correo sospechoso

La carga o correo sospechoso, debe ser inspeccionada por el equipo de Rayos-X o por un perro certificado como detector de bombas y/o drogas o se requerirá que la persona que lleva la carga abra la misma para realizarle un chequeo físico. Si el propietario se niega, **OPERADOR AEREO** no transportará dicha carga y comunicara a las autoridades competentes para los procedimientos respectivos.

11.3.4. Tratamiento de COMAT

Los materiales de compañía (COMAT) serán inspeccionados físicamente. En los casos en los que no se pueda realizar esta inspección se asegurara que provienen de un expedidor conocido y cuenta con la documentación pertinente.

11.3.5. Tratamiento del COMAIL

El correo de la compañía (COMAIL) será inspeccionado físicamente y será colocado en la saca correspondiente. Una vez cerrada la saca se precintara y será llevado inmediatamente a la aeronave y entregado a la tripulación.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y correo	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 2
	Almacenamiento de la carga, encomiendas y correo	Rev. Org.	CAP 11.4.

11.4. Almacenamiento de la carga, encomiendas y correo

Una vez que los contenedores, bultos, couriers, han sido examinados y descargados bajo la custodia y supervisión del personal de carga de **OPERADOR AEREO** serán almacenados en un área segura para impedir el acceso a personas no autorizadas. Y en todo momento estarán bajo supervisión y custodia.

11.4.1. Locales seguros

- a. Los envíos de “carga conocida” y de “carga desconocida” que estén en trámites de ser asegurados, deben mantenerse en locales seguros. Los envíos deben conservarse en una caja, compartimiento, sala, edificio o conjunto de locales que estén asegurados frente al acceso no autorizado y que demuestren que no habido evidentemente ninguna intromisión utilizando llaves convenientes o sellos o dotados de un sistema eficaz de detección de intrusos cuando no estén acompañados.
- b. En los edificios en los que se recibe la carga y en las puertas para despacharla, cuando estas puertas hayan de mantenerse abiertas por razón de la ventilación, deben instalarse puertas con tela metálica ampliada que puedan asegurarse para impedir la entrada no autorizada de vehículos o de personal.

11.4.2. Seguridad autónoma

- a. Cuando la índole de un envío permita una seguridad autónoma, puede mantenerse fuera de los confines de una caja, compartimiento, sala, edificio o complejo, a condición de que el envío por sí mismo esté asegurado, haya prueba de que no ha sido forzado y esté bajo supervisión. Los medios de probar que el envío no ha sido forzado deben verificarse antes de la carga.
- b. Puede dispensarse demostrar que el envío no ha sido forzado o que hay un sistema de detección de intrusos o locales seguros, a condición de que siempre puede detectarse el acceso no autorizado a los envíos o a los locales.

11.4.3. Control de acceso

Como mínimo, debe aplicarse las siguientes medidas de control de acceso para asegurar los locales implicados en el procesamiento o manipulación de la carga aérea:

- a. Debe haber un control de acceso en puntos determinados de control de acceso y no debe haber ningún otro medio de acceso a los locales salvo tal punto o puntos. No debe permitirse que los peatones entren o abandonen los edificios de carga por puertas destinadas a ser utilizadas por vehículos.
- b. En cada puesto de control de acceso debería haber personal, o el puesto debería estar asegurado cuando no esté en servicio.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y corre	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 2
	Almacenamiento de la carga, encomiendas y correo	Rev. Org.	CAP 11.4.

- c. Debe ejercerse control del personal y de los visitantes que requieran tener acceso, mediante un sistema manual o automatizado de pases de seguridad que satisfaga los requisitos mínimos de las autoridades competentes para pases a la zona de seguridad restringida.

11.4.4. Transporte

- a. Antes de que se despache la carga, ya sea hacia la aeronave ya sea hacia su siguiente punto de depósito debe ser verificada por agente de seguridad que esté suficientemente entrenado para garantizar que no ha habido ninguna interferencia obvia que pueda comprometer su seguridad.
- b. La carga aérea debería solamente ser transportada por:
- i. vehículos de transporte propios del remitente, del agente acreditado o del explotador de la aeronave; o
 - ii. un transportista cuyos procedimientos de operación y medidas de seguridad han sido aprobados por **OPERADOR AEREO**.
- c. Debe exigirse que el conductor del vehículo presente el pase de seguridad válido o el documento de identidad de la empresa al encargado del despacho de la carga antes de que se cargue ninguna clase de carga aérea. El pase o documento de identidad debe incluir una fotografía vigente o imagen visual del titular autorizado y ser válido por un período de tiempo especificado.
- d. Inmediatamente antes del embarque de la carga, el compartimiento de carga del vehículo debe ser registrado y debe mantenerse la integridad de este registro hasta que se complete la carga. A no ser que el envío o los envíos de carga aérea hayan sido individualmente asegurados o, el compartimiento de carga del vehículo debería asegurarse o con pruebas de que no han sido forzados a base de sellos o llaves, inmediatamente después de completada la carga. Debe precintarse los vehículos con cortinas laterales.
- e. Debe darse instrucciones al conductor de que no abandone el vehículo sin cerrarlo o de que no haga paradas no programadas (excepto para hacer una entrega, presentar documentos a la inspección o en caso de una emergencia). A su vuelta al vehículo, el conductor debe siempre verificar la seguridad de la carga y la integridad de los sellos e informar al agente autorizado de carga o al explotador de aeronave si hay alguna prueba de interferencia.
- f. Los contenedores de carga de aeronave y los contenedores de bodega utilizados para la carga aérea deberían depositarse en condiciones seguras en una zona de carga restringida, dentro de la zona de seguridad restringida de la parte aeronáutica del aeropuerto.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y corre	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 3
	Criterios para agentes acreditados y remitentes conocidos	Rev. Org.	CAP 11.5.

11.5. Criterios para agentes acreditados y remitentes conocidos

11.5.1. Remitente

Para fines de seguridad de la aviación, se considera que el cliente o remitente es:

- a. el originador de las mercancías;
- b. el lugar donde se preparan las mercancías para su transporte; o
- c. el lugar donde se reconocen las mercancías como carga aérea.

11.5.2. Remitente conocido

Un agente acreditado o operador aéreo puede reconocer a un cliente o remitente como *remitente conocido* estableciendo y anotando la identidad y dirección del remitente y la del agente autorizado para transportarla en su nombre y exigiendo que el remitente declare que:

- a. se han preparado los envíos en locales seguros;
- b. tiene empleado a personal fiable que prepara los envíos;
- c. ha protegido los envíos frente a interferencia no autorizada durante su preparación, depósito y transporte;
- d. ha aceptado que el embalaje y el contenido de cualquier envío puedan ser examinados por motivos de seguridad; y
- e. certifica por escrito que en el envío no se ha incluido ninguna clase de explosivos ni artefactos o sustancias peligrosos.

11.5.3. Agente acreditado

Se define *Agente acreditado* como el 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 con respecto a la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.

11.5.4. Carga conocida y desconocida

- a. La expresión *carga conocida* significa:
 - i. un envío de carga aérea de un *remitente conocido* o de un *agente acreditado* al que se han aplicado los controles adecuados de seguridad; o
 - ii. un envío de *carga desconocida* que ha sido subsiguientemente sometido a controles adecuados de seguridad.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y corre	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 3
	Criterios para agentes acreditados y remitentes conocidos	Rev. Org.	CAP 11.5.

- b. Por lo tanto un envío solamente puede clasificarse como “*carga conocida*” cuando tiene su *origen en una fuente aprobada* (remitente conocido) o cuando ha sido sometido a una inspección o registro activos.
- c. Por consiguiente los envíos recibidos de agentes no acreditados:
 - i. han de ser considerados como *carga desconocida*; y
 - ii. han de ser sometidos a las medidas de seguridad adecuadas, es decir, han de ser inspeccionados antes de que se transporten por vía aérea.

11.5.5. Función de OPERADOR AÉREO.

En términos generales, **OPERADOR AEREO** debe:

- a. decidir el nivel de control de seguridad que ha de aplicarse a cualquier envío determinado;
- b. aplicar los controles de seguridad adecuados al nivel requerido;
- c. proteger el envío frente a interferencia ilícita, cuando esté bajo custodia de la línea aérea, particularmente después de que haya sido clasificado como “carga conocida”;
- d. garantizar que todos los envíos han sido asegurados a un nivel apropiado antes de colocarse en la aeronave; y
- e. garantizar que todos los envíos colocados a bordo de la aeronave han sido anotados en el manifiesto de aeronave.
- f. **OPERADOR AEREO** se asegurara de que todos los envíos cargados debidamente en un vuelo particular:
 - i. han sido entregados por un empleado establecido de un agente acreditado;
 - ii. están cubiertos por una documentación válida que ha sido verificada en cuanto a irregularidades;
 - iii. están cubiertos por una declaración de seguridad válida del envío;
 - iv. han sido verificados para establecer que no hay ninguna prueba de que haya habido intromisiones;
 - v. se mantienen en seguridad desde el momento en que se aceptan hasta que pasan a cargo del explotador de la aeronave; o
 - vi. si se aceptan como “carga desconocida” han sido sometidos al nivel apropiado de inspección de seguridad y por lo tanto se han convertido en “carga conocida”.

11.5.6. Función del agente acreditado

- a. Del mismo modo, el agente acreditado cuando recibe los envíos de carga debe:

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Seguridad de la carga, paquetes por expreso y corre	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 3
	Criterios para agentes acreditados y remitentes conocidos	Rev. Org.	CAP 11.5.

- i. decidir el nivel de control de seguridad que ha de aplicarse a cualquier envío determinado;
 - ii. aplicar los controles de seguridad adecuados al nivel requerido;
 - iii. mostrarse satisfecho de que el nivel de inspección es aceptable; y
 - iv. proteger el envío frente a interferencia ilícita, cuando esté bajo su custodia, particularmente después de que haya sido clasificado como carga conocida.

 - b. Cuando hayan de entregarse los envíos a un explotador de aeronave o a otro agente acreditado (por ejemplo un expedidor) como “carga conocida”, el agente acreditado debe garantizar que todos los envíos:
 - i. han sido entregados por un empleado establecido de un expedidor conocido;
 - ii. están cubiertos por una documentación válida que ha sido verificada en cuanto a irregularidades;
 - iii. están cubiertos por una declaración de seguridad válida del envío;
 - iv. han sido verificados para establecer que no hay ninguna prueba de que haya habido intromisiones;
 - v. se han mantenido protegidos después de ser aceptados por el agente acreditado; o
 - vi. si se aceptan como “carga desconocida” han sido sometidos al nivel apropiado de inspección de seguridad y por lo tanto se han convertido en “carga conocida”.

 - c. Si cualquier envío de carga no satisface los criterios precedentes, debe entregarse a **OPERADOR AEREO** o a otro agente acreditado como “carga desconocida”.
-

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Contratación de Personal	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Propósito	Rev. Org.	CAP 12.1.

12.1. Propósito

- a. El presente procedimiento marca las políticas y lineamientos que **OPERADOR AEREO** debe seguir en la contratación de personal.
- b. **OPERADOR AEREO** podrá subcontratar los servicios a otras empresas a través de una compañía proveedora de servicios siempre y cuando esta cumpla con los requerimientos que establezcan las leyes o reglamentos aplicables a la actividad y los criterios descritos en esta sección.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Contratación de Personal	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Requisitos de ingreso	Rev. Org.	CAP 12.2.

12.2 Requisitos de ingreso

- a. Para formar parte del personal de **OPERADOR AEREO**, el interesado debe llenar los siguientes requisitos, los cuales serán verificados por la Gerencia General y el encargado de recursos humanos.
- b. Dentro de los requisitos esta:
 - i. Ser ciudadano nacional o extranjero con estatus migratorio al día y con los respectivos permisos laborales.
 - ii. Mayor de 18 años.
 - iii. Presentar 3 cartas de referencias personales.
 - iv. Presentar 3 constancias de trabajos anteriores recientes, verificables.
 - v. Fotografías de frente tamaño credencial y a color.
 - vi. Fotocopia de la cédula de identidad y constatación con el original.
 - vii. Llenar la solicitud de ingreso.
 - viii. Someterse a los exámenes psicológicos y médicos que determina **OPERADOR AEREO**
 - ix. Someterse a un periodo de prueba en el cargo durante 3 meses.
- c. Realizar entrevista con el Gerente General de OPERADOR AEREO o el encargado de recursos humanos.
- d. Después de la entrevista el Gerente General y el encargado de recursos humanos de **OPERADOR AEREO** aprobaran o no la contratación.
- e. Será responsabilidad del Supervisor de Seguridad darle la inducción y entrenamiento correspondiente al funcionario reclutado.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Contratación de Personal	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Verificación de antecedentes	Rev. Org.	CAP 12.3.

12.3. Verificaciones de antecedentes

- a. Todos los empleados de OPERADOR AEREO serán sometidos previo a su contratación a una verificación de antecedentes laborales y policiales, la cual será efectuada por el encargado de recursos humanos.
 - b. En los casos en que sea personal que ha residido fuera del Estado o que sea extranjero, se harán las verificaciones de antecedentes del Estado donde este haya residido y se requerirá las certificaciones pertinentes.
 - c. Después de haber sido contratado, todo empleado de OPERADOR AEREO, o empresa subcontratada será objeto de una verificación de antecedentes cada dos años.
 - d. Los registros de estas verificaciones serán resguardados por dos años y serán destruidos al cabo de dicha antigüedad.
-

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Instrucción del Personal	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
		Rev. Org.	CAP 13.0.

13.0. Instrucción del personal

En la instrucción del personal que realiza labores de seguridad o están relacionados con ellas, se procederá de conformidad con el Programa Nacional de Instrucción de la AC, Programa de seguridad y manual de operaciones de **OPERADOR AÉREO**.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 4
	Apoderamiento ilícito de aeronaves	Rev. Org.	CAP 14.1.

4.1. Apoderamiento ilícito

14.1.1. Generalidades

- a. En toda alerta o amenaza, **OPERADOR AEREO** coordinara y se pondrá a las ordenes de las autoridades aeroportuarias competentes y empleara los procedimientos de respuesta para la atención de emergencias aéreas y contingencias establecidos para el aeropuerto en que realiza operaciones.
- b. Un factor importante para manejar una emergencia es adoptar una actitud que evite alarmar o asustar al (los) perpetrador (es) o pasajeros. Todos los miembros de la tripulación deben mantener la calma, independientemente de las circunstancias, transmitiéndola a los pasajeros. La posibilidad de mantenerse tranquilos, de pensar correctamente y actuar de manera acertada, está totalmente ligada al conocimiento y comprensión de los manuales de procedimientos.
- c. En los manuales de emergencias no es posible definir instrucciones que cubran todas las situaciones que puedan presentarse, o describir en detalle los pasos exactos a seguir. En cualquier emergencia, el sentido común no puede ser substituido; por tanto los siguientes procedimientos no deben ser considerados como restrictivos de la iniciativa propia y juicio personal.
- d. Cualquier emergencia, puede ser mejor manejada actuando de forma preventiva. Siempre, se debe estar alerta ante cualquier incidente o circunstancia que pueda presentarse. En caso de que sucediera ésta, tiene que comunicarse a la mayor brevedad posible, con los especialistas o responsables del área, para que sean ellos quienes manejen o dirijan la emergencia.

14.1.2. Políticas

- a. Es política de **OPERADOR AEREO**, prevenir apoderamiento ilícito de aeronaves empleando procedimientos promulgados para esos propósitos.
- b. En el eventual secuestro de la aeronave, la consideración primaria es el bienestar de los pasajeros y del personal de tripulación de vuelo. Todas las acciones serán basadas en estos conceptos. Los miembros de la tripulación deben de usar el mejor juicio para asegurar su bienestar y el de los pasajeros, considerando las condiciones existentes.
- c. Los pilotos harán todos los esfuerzos para cooperar con el secuestrador de la aeronave. No intentarán someter al secuestrador, aún cuando las condiciones parezcan favorables. Para lo cual se debe acatar todas las demandas iniciales del secuestrador de la aeronave evitando toda clase de conflictos abordó. Esto no significa sumisión o rendimiento; existe mayor posibilidad de persuadir al secuestrador para que modifique sus demandas originales en otro momento.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 4
	Apoderamiento ilícito de aeronaves	Rev. Org.	CAP 14.1.

- d. Cualquier evento de secuestro es único en sus circunstancias y requiere de respuestas por los miembros de la tripulación de vuelo y soporte de personal en tierra. Como en cualquier emergencia en vuelo, el problema de las amenazas pasa rápidamente a las manos del piloto al mando quien debe ejercitar su juicio y experiencia para lograr una exitosa y segura resolución. Sus esfuerzos serán asistidos por un equipo de empleados de soporte en tierra compuesto por Supervisores de Operación de vuelos, de Seguridad de **OPERADOR AEREO**, de Ejecutivos de **OPERADOR AEREO** y las autoridades competentes.

14.1.3 Reportando actos o acciones sospechosas de apoderamiento ilícito

- a. Reportando amenazas hechas en vuelo
- i. Si en vuelo un pasajero hace amenazas o una declaración parecida a una amenaza de secuestro de la aeronave, el tripulante de cabina debe reportar inmediatamente el incidente al piloto al mando.
 - ii. El piloto al mando notificará a ATS y Gerente de Aeropuerto, éste comunicará al Gerente General de **OPERADOR AEREO** y a las autoridades correspondientes, también hará los arreglos operacionales para manejar la amenaza en el siguiente punto de aterrizaje.
- b. **Reportando amenazas hechas en tierra.** Pasajeros haciendo declaraciones o amenazas, mientras están en tierra, serán reportados por los empleados que escuchen la amenaza, a Gerencia General o personal de seguridad quien informará a las autoridades correspondientes.
- c. **Requerimientos de información.** El Gerente de Aeropuerto debe notificar la siguiente información a las autoridades locales, cuando ocurra el secuestro de una aeronave.
- Nombre de la aerolínea
 - Naturaleza del incidente
 - Número de vuelo
 - Punto de origen
 - Punto de última partida
 - Próxima parada en itinerario
 - Destino final en itinerario
 - Tipo de aeronave
 - Número de pasajeros y tripulación
 - Identificación y/o descripción del supuesto secuestrador
 - Descripción de armas o tipo de amenaza
 - Dónde abordaron los secuestradores
 - Demanda de los secuestradores
 - Detalle de inspección de los pasajeros
 - Dignatarios conocidos que estén abordo
 - Individuos armados conocidos que estén abordo
 - Prisioneros y/o deportados abordo

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 4
	Apoderamiento ilícito de aeronaves	Rev. Org.	CAP 14.1.

El reporte inicial del incidente no debe ser atrasado por la falta de información de alguno de los puntos anteriores. La información requerida debe ser reportada conforme se obtenga, y debe ser lo más expedita posible.

14.1.4 Procedimientos especiales – apoderamiento ilícito de aeronave

Manejo de un Incidente de apoderamiento ilícito de aeronave

- a. Desde la introducción de contra-medidas a principios de 1970, los incidentes de secuestros de aeronaves han decrecido considerablemente.
- b. Sin embargo, estos ocurren y es importante que **OPERADOR AEREO** tenga una política clara en el manejo de estos incidentes.
- c. Cualquier evaluación de la situación, hecha por la tripulación, está relacionada con las circunstancias emocionales bajo las que se encuentran. Las autoridades tendrán un escenario más amplio de la situación y la tripulación debe acatar sus instrucciones y permitirles el control de los eventos cuando sea posible.

Organización en tierra, para manejar incidentes de apoderamiento ilícito de aeronaves

- a. La primera indicación de un incidente de secuestro es probable que provenga de la transmisión del transpondedor de radio de la aeronave.
- b. Las autoridades competentes debes establecer un centro de incidente el cual hará enlace con otros Estados y con **OPERADOR AEREO**.
- c. **OPERADOR AEREO** debe establecer su propio centro de incidente y debe considerar el despachar personal de seguridad al destino de la aeronave secuestrada.
- d. Adicionalmente, debe enviar a un representante al Centro de Operaciones de Emergencia establecido por las autoridades competentes.
- e. **OPERADOR AEREO** debe alertar todas las estaciones por el radio de la compañía, si es apropiado, e instruirlos que se mantengan atentos escuchando.
- f. Control de Tráfico Aéreo cooperará invariablemente y dará prioridad a la aeronave secuestrada.
- g. Debe existir discreción al comunicarse con la aeronave, preguntas fuera de lugar deben ser evitadas. Una vez que la aeronave ha aterrizado, podría ser ventajoso conectar una línea a través del sistema intercomunicador, cuando sea posible.
- h. Todo el personal e **OPERADOR AEREO** en tierra deben estar totalmente familiarizados con las señales de secuestro arriba descritas para asegurar su interpretación en el momento apropiado.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.4 de 4
	Apoderamiento ilícito de aeronaves	Rev. Org.	CAP 14.1.

Apoderamiento ilícito con amenaza de bomba

En el caso de que la coerción usada en el secuestro sea una bomba u otro artefacto explosivo, deberá considerarse el descender a 10,000 pies o menos y despresurizar la aeronave. Esto daría la mayor fuerza estructural a la aeronave y resistencia a la fuerza explosiva interna. Si la alerta de bomba menciona específicamente artefactos con detonadores de altímetro, se debe de ajustar la altitud de acuerdo a instrucciones.

Información Restringida

- a. Se debe asegurar que los empleados y contratistas, que obtengan detalles de un acto de interferencia ilícita como consecuencia de sus obligaciones laborales, no divulgarán detalles a no ser de que dicha información sea requerida por las autoridades competentes.
- b. Estas restricciones se aplican a cualquier información que pueda poner en peligro la seguridad de las personas involucradas. Todos los comunicados a la prensa deben ser coordinados con la persona que **OPERADOR AEREO** designe.

El resultado

- a. Después de todos los incidentes del secuestro aéreo hay una necesidad de entrevistar la tripulación, incluyendo la preparación de las declaraciones que serán usadas en cualquier acción legal subsecuente o investigación.
- b. Invariablemente, habrá exposición a la prensa, radio y televisión, es imperativo el no dar información que pueda asistir a futuros atentados de secuestro aéreos o hacer declaraciones que puedan ser de utilidad subsecuentemente para la defensa de los secuestradores, o interfiera en investigaciones futuras.
- c. Inmediatamente después de que el incidente es conocido por **OPERADOR AEREO**, un reporte escrito debe ser hecho por el Gerente General y por el personal involucrado que atendió el vuelo, dicho reporte debe ser enviado a la Gerencia de General. El informe debe contener la siguiente información:
 - i. Seguridad de la inspección en el lugar, antes y al momento de abordar la aeronave.
 - ii. Cualquier deficiencia observada en seguridad.
 - iii. Cualquier comportamiento inusual de pasajeros.
 - iv. Equipaje de mano o paquetes extraños.
 - v. Personas desconocidas o no-autorizadas cerca de la aeronave o a la salida de abordaje.
 - vi. Empleados del aeropuerto cerca de la aeronave o de la salida de abordaje que no tenían razón o propósito de estar allí.
 - vii. Un completo y exacto manifiesto de pasajeros, equipaje y carga.
 - viii. Una lista completa de los miembros de la tripulación involucrados.
 - ix. Una lista de todos los empleados de **OPERADOR AEREO** y empleados contratistas que atendieron el vuelo.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 8
	Amenaza de bomba	Rev. Org.	CAP 14.2.

14.2. Amenaza de bomba

14.2.1. Generalidades

- a. El material en esta sección es para ser usado de acuerdo con la amenaza y debe aplicarse acorde con las leyes nacionales, condiciones locales, u otras circunstancias relevantes.
- b. Esta más que delineado que esta información fue hecha para uso confidencial, solamente, y su valor puede reducirse si es diseminado a personas no-autorizadas.

14.2.2. Recepción de amenazas

- a. Una amenaza puede ser recibidas de tres maneras:
 - i. Por teléfono
 - ii. Personal
 - iii. Por escrito
- b. La persona que atiende o recibe la amenaza debe:
 - i. Escribir, exactamente, las palabras como recibió la amenaza.
 - ii. Completar el formulario de amenaza de bomba incluido en la sección de apéndices lo mejor posible, con todas los detalles, cubriendo las particularidades de la llamada; un ejemplo de dicho formato puede ser encontrado al final de este manual.
- c. En caso de que la amenaza sea por teléfono:
 - i. Confirmar, si es posible, y preguntar la razón de la amenaza o atentado.
- d. En caso de que la amenaza sea una llamada telefónica o personal, quien recibe ésta debe tratar de obtener la mayor cantidad posible de información acerca del artefacto explosivo como:
 - i. Dónde fue puesto, colocado
 - ii. A qué se parece.
 - iii. De qué está hecha.
 - iv. A qué hora explotaría.
 - v. Porqué están haciendo esto, cual es el motivo.
 - vi. Qué tipo de mecanismo tiene.
 - vii. Cómo está armado.
 - viii. Cómo puede ser desarmado.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 8
	Amenaza de bomba	Rev. Org.	CAP 14.2.

14.2.3 Clasificación

Las amenazas pueden ser clasificadas en dos categorías:

a. Amenaza específica. Presenta los siguientes factores:

- i. El individuo dando el aviso se identifica así mismo.
- ii. La naturaleza del aviso es específico.
- iii. La aerolínea es identificada.
- iv. Un vuelo específico o localización es mencionado.
- v. La fecha exacta y/o tiempo son dados.
- vi. En caso de una amenaza de bomba con referencia en una aeronave, el origen y/o destino del vuelo son dados.

b. Amenazas no específicas. Presenta los siguientes factores:

- i. El individuo dando la información no se identifica así mismo.
- ii. La aerolínea no es identificada.
- iii. El vuelo, área de servicio o lugar no es específica.
- iv. La naturaleza de la información es general, ejemplo: " el próximo vuelo saliendo del aeropuerto tiene una bomba " , " Uds. mejor cuidense del vuelo #..." , hay una bomba en el aeropuerto ".

14.2.4. Evaluación

En general, ninguna acción que pudiera afectar la operación normal de un vuelo será tomada cuando la amenaza sea vaga o no específica, pero, esa decisión corresponderá a las autoridades competentes y al Gerente General, después de la correspondiente evaluación.

Una amenaza positiva debe contener: identificación positiva del blanco (I.P.B.) y aeronave específica, definida como se refiere a continuación:

Identificación Positiva del Blanco (I.P.B.), es información referente al blanco como número de registro de la aeronave, nombre completo de un miembro de la tripulación, un número válido de una etiqueta de equipaje, nomenclatura de tipo industrial o cualquier otra información que no sea pública y que indique/afirme, conocimiento del blanco.

Aeronave específica, es identificada en la amenaza de bomba por su número de vuelo, tiempo de salida o posición local al momento de la amenaza.

14.2.5 Procedimientos en caso de amenaza de bomba

a. Amenaza a la aeronave. En el evento que una llamada sea recibida amenazando una aeronave de **OPERADOR AEREO**, las siguientes instrucciones deben ser tomadas de inmediato.

a. **Amenazas vagas o Generalizadas.** A no ser que una amenaza, específicamente, nombre a alguna aeronave de **OPERADOR AEREO**, ninguna acción que atrase el itinerario de los

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 8
	Amenaza de bomba	Rev. Org.	CAP 14.2.

vuelos más de quince minutos, será llevada a cabo. Si un empleado recibe una llamada amenazadora dirigida a otro operador aéreo una amenaza vaga generalizada, debe:

- i. Informar al Supervisor de Seguridad de **OPERADOR AEREO** quienes informarán a las autoridades competentes.
 - ii. Informar operador aéreo, si ese es el caso.
- b. **Amenazas hechas a bordo de una aeronave.** Si un pasajero abordo hace comentarios referentes a una bomba dentro del avión y estos llegan al oído de cualquier empleado del operador aéreo., éste debe avisar, inmediatamente, al piloto al mando de la aeronave, quien informará a la dependencia de Tránsito Aéreo y al Gerente General y/o Supervisor de Seguridad de **OPERADOR AEREO**.
- c. El Gerente General y/o Supervisor de Seguridad de **OPERADOR AEREO** deberá informar a las autoridades competentes cuando sea requerido.
- d. A la persona haciendo los comentarios se le rehusará la transportación y ninguna maleta u otra posesión será transportada. El individuo será remitido a las autoridades competentes.
- e. Si un individuo manifiesta al tripulante de cabina, o al agente de servicio al pasajero "yo tengo una bomba en esta maleta ". Bajo esas circunstancias, el vuelo no será retrasado excepto para remover al individuo y su equipaje. Si la amenaza es hecha durante el vuelo, debe ser tratada como amenaza especificada para vuelos en ruta.
- f. Aeronave en tierra. En caso de una amenaza de bomba específica, las siguientes acciones deben ser tomadas:
- i. Notificaciones:
 1. Notificar al operador del aeropuerto y otras autoridades como es requerido por las regulaciones locales;
 2. Notificar al Gerente General de **OPERADOR AEREO** y al piloto al mando de la aeronave;
 3. Notificar al Supervisor de Seguridad de **OPERADOR AEREO**.
 - ii. El Gerente General y/o el Supervisor de Seguridad de **OPERADOR AEREO** cumplirá con lo siguiente:
 1. no abordará ninguna carga aérea o correo, en el vuelo amenazado. Un empleado de **OPERADOR AEREO** deberá verificar que todas las guías aéreas han sido completadas correctamente y que ninguna carga inusual está abordo.
 2. Si el equipaje local ha sido cargado cuando ocurre la amenaza, será removido e inspeccionado. La inspección será conducida por perros de detección de explosivos certificados, o cada pasajero identificará su equipaje o Cada pasajero será consultado si su equipaje fue empacado bajo su supervisión.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.4 de 8
	Amenaza de bomba	Rev. Org.	CAP 14.2.

3. Una contestación afirmativa permitirá que el equipaje sea vuelto a cargar sin mayor inspección.
4. En caso de obtener una respuesta negativa de parte del pasajero, o si éste lleva equipaje que le ha sido entregado por una tercera persona, dicho equipaje será abierto para realizarle una inspección visual.
5. Todo equipaje que no sea reconocido será removido e inspeccionado físicamente por las autoridades pertinentes, además, se revisará electrónica o físicamente, (Rayos-X o unidad canina propiamente entrenados).
6. Cualquier pasajero que se rehúse a cooperar con la inspección del equipaje, se le negará la transportación y se comunicara a las autoridades competentes.
7. Preparar un reporte conteniendo todos los detalles del incidente y mandar la copia original a DGAC. Dar al piloto al mando del vuelo una descripción veraz y completa del incidente y todos los pasos de precaución tomados.

g. Aeronave en vuelo. Amenazas Específicas para vuelos en Ruta:

- i. Si un vuelo de **OPERADOR AEREO** específicamente se encuentra en el aire, toda la información será pasada inmediatamente al Despachador de vuelos, por teléfono. El Despachador de vuelo:
 1. Notificará al piloto al mando de la aeronave y le proporcionará la evaluación de la amenaza bajo el criterio establecido.
 2. Notificará a la estación de próxima escala.
 3. Notificará al personal de la compañía.
 4. Notificará al operador del aeropuerto y otras autoridades locales cómo es requerido por las leyes locales del aeropuerto donde intentarán aterrizar, esto podrá ser hecho a través del Gerente General.

14.2.6 FACTORES DE INCIDENCIA DE BOMBA QUE AFECTAN A UNA AERONAVE EN VUELO.

a. Hay dos pasos principales:

- i. La inspección de la aeronave después de recibir una alerta específica de bomba.
- ii. La acción a ser tomada si un paquete sospechoso es subsecuentemente encontrado.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.5 de 8
	Amenaza de bomba	Rev. Org.	CAP 14.2.

- b. **Inspección de la aeronave.** La tripulación de la aeronave y el personal de mantenimiento con sus conocimientos especiales son el personal más competente y deben reconocer que es lo que están buscando. Ya que los artefactos de sabotaje pueden ser disfrazados en muchas maneras, las guías generales son:
- i. Un artefacto obvio.
 - ii. Un paquete que cumple la descripción de la amenaza.
 - iii. Un paquete que es extraño a su ambiente.
 - iv. Un paquete que está en su ambiente pero tiene señales de haber sido violado.
 - v. Señales de polvo u olor químico extraño.
 - vi. Señales de rápida corrosión.
- c. En circunstancias excepcionales la asistencia de expertos podrá ser obtenida por medio de alguno de los pasajeros.
- d. La intensidad de la inspección se basará en la cantidad de información obtenida, y la accesibilidad a la aeronave en estaciones previas.
- e. Un plan apropiado de inspección debe ser usado (ver sección de apéndices). Equipos como linternas de mano, espejos, etc., deben estar disponibles para la inspección.
- f. Siempre existirán problemas con una aeronave conteniendo pasajeros a bordo, pero, cada pasajero debe ser requerido para identificar positivamente todas sus pertenencias y contenidos.
- g. Cualquier paquete no reclamado o inusual no debe ser tocado, si no vigilado, y notificar inmediatamente al comandante de la aeronave. Después de completar la inspección de la aeronave en vuelo, si no se encontró nada, se debe de inspeccionar la aeronave entera otra vez después de aterrizar y haber desembarcado a los pasajeros.
- h. **Tratando un paquete sospechoso.** El principio primario para tratar con un paquete sospechoso es que nunca debe ser tomado a la ligera, y en todos los casos, se debe presumir que es potencialmente peligroso. Naturalmente, el mejor consejo es dejar el artefacto donde lo encontró (NO TOCARLO), aterrizar en el aeropuerto más cercano, llamar a las autoridades locales y solicitarles asistencia.
- i. Pueden existir ocasiones en donde alguna acción positiva pueda ser tomada en vuelo, y esto será determinado por la posición del artefacto y la proximidad a los pasajeros. También pudiera ser que el artefacto estuviera en una área vulnerable de la aeronave y la tripulación tendrá que decidir si lo mueve a un lugar más seguro. Si es así, tendrá que verificarse si el artefacto contiene un detonador de movimiento, u otra forma de anti-manejo. Adicionalmente, cuando sea posible, el consejo de funcionarios de la aerolínea y expertos en explosivos en tierra deben de ser considerados antes de tomar cualquier acción.
- j. **Moviendo un paquete sospechoso.** Una vez que la decisión ha sido tomada, para mover el paquete a un área más segura, la tripulación de vuelo debe ajustar la altitud de la aeronave, si es posible, para igualar la presión existente dentro de la aeronave con la de afuera. Esto

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.6 de 8
	Amenaza de bomba	Rev. Org.	CAP 14.2.

efectivamente minimizaría el daño a la aeronave en el evento de una detonación en vuelo. Adicionalmente, cuando se encuentre a distancia de aterrizaje de un aeropuerto apropiado, la velocidad debe ser reducida a la velocidad de aproximación y poner a la aeronave en configuración de aterrizaje al bajar algunos grados los alerones y bajando el tren de aterrizaje. Esto minimizaría la carga estructural en el fuselaje si el artefacto detonara. Cualquier fuente eléctrica en áreas cerca del artefacto o en la ruta a tomar cuando se mueva, deben ser apagadas cuando sea posible.

- k. Durante el movimiento, el artefacto debe ser mantenido en su posición y estado original en todo momento.
- l. Naturalmente, diferentes tipos de aeronaves tendrán áreas de menor riesgo para donde un artefacto puede ser movido. **OPERADOR AEREO** debe asegurarse que las tripulaciones son totalmente conocedoras de estos lugares, para los equipos que operamos.
- m. Sin embargo, aunque el artículo sospechoso fuese movido o no, los pasajeros deben estar sentados lo más distante posible del artefacto para reducir el daño y heridas innecesarias.
- n. Después de mover el artefacto, debe asegurarse lo más adecuadamente posible para prevenir movimientos innecesarios. Frazadas húmedas, almohadas y cojines de los asientos deben ser puestos alrededor para reducir los daños por la explosión.
- o. Reportes. El informe inicial deberá tener la siguiente información:
 - i. Nombre **OPERADOR AEREO**.
 - ii. Naturaleza del incidente.
 - iii. Cómo fue recibida la amenaza.
 - iv. Número de vuelo.
 - v. Punto de origen.
 - vi. Ultimo punto de salida.
 - vii. Parada próxima en itinerario.
 - viii. Destino final en itinerario.
 - ix. Tipo de aeronave.
 - x. Número de pasajeros y tripulación.
 - xi. Descripción de cualquier paquete sospechoso.
 - xii. Tipo de bomba (si se encontró).
 - xiii. Lugar donde el paquete sospechoso o maleta fue supuestamente abordada.
 - xiv. Detalles de inspección de equipaje de mano de los pasajeros, equipaje y carga incluyendo cómo supuestamente la bomba fue abordada, si se conoce.
 - xv. Dignatarios que se conozca que van a bordo.
 - xvi. Individuos armados que conozca van a bordo.
 - xvii. Prisioneros o deportados a bordo.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.7 de 8
	Amenaza de bomba	Rev. Org.	CAP 14.2.

14.2.7 Amenazas de bomba contra edificios y otras áreas de servicios.

- a. La acción apenas se recibe la amenaza de bomba puede ser dividida en las siguientes etapas:
 - i. Acción inmediata por la persona que recibe la amenaza, informar a su supervisor inmediato y a Gerencia General.
 - ii. Acciones de la gerencia. Conforme se reciban detalles de la amenaza de bomba, el responsable de las instalaciones, debe evaluarlos, inmediatamente, basado en el conocimiento o circunstancias locales y otros factores relevantes y entonces decidir si se evacuará las instalaciones, parte de ellas o iniciar una inspección sin evacuación
 - iii. Evacuación e inspección del área afectada.
- b. Para una inspección organizada, lo siguiente debe ser tomado en consideración:
 - i. Una lista de verificación debe ser desarrollada acorde con las circunstancias en cada área de servicio individual y en secciones. La lista debe ser asignada al personal responsable.
 - ii. Empleados que trabajan en un área específica serán los más indicados para identificar un objeto extraño.
- c. Cuartos y edificios que han sido inspeccionados deben ser marcados claramente y cerrados con llave; si un objeto sospechoso se encuentra, **NO TOCARLO**. Ese objeto debe ser manejado por el personal entrenado o por el escuadrón de bombas.
- d. Evacuación.
 - i. Un plan de evacuación debe ser desarrollado en cada edificio y área de servicio; el plan debe ser hecho a la medida de las necesidades de cada área de servicio individual y todos los empleados deben conocerlo.
 - ii. Periódicamente el plan debe ser practicado; el objeto del plan es evacuar a la gente del edificio con la mayor rapidez posible sin causar pánico o desorden, las jefaturas deben asegurarse que su área de trabajo esté libre de personal

14.2.8 Información restringida

OPERADOR AEREO deberá de asegurarse que sus empleados y contratistas, en edificios o en aeropuertos que obtengan detalles de un acto en contra de la seguridad de la empresa, no divulguen ninguna información.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Planificación de Contingencia	FECHA: 26/04/2010	Pág.8 de 8
	Amenaza de bomba	Rev. Org.	CAP 14.2.

14.2.9 Conclusión

- a. Las alertas de bomba anónimas, recibidas contra las áreas de servicio a través de llamadas por teléfono, avisos escritos u otras formas de comunicación, son consideradas generalmente como la acción de un ser inmaduro, de un intoxicado o de un desquiciado mental.
 - b. Sin embargo, la experiencia demuestra que grupos radicales, guerrillas urbanas y terroristas han realizado amenazas, casi siempre por teléfono, antes de que un artefacto explosivo detonara. El motivo de la amenaza bajo esa circunstancia puede ser para minimizar el herir personas o para hacer pública su causa.
 - c. No hay una manera simple de diferenciar entre una amenaza en broma y una que pueda prevenir un desastre. Recomendaciones específicas no pueden ser dadas, pero, las siguientes pautas han sido desarrolladas con la intención de asistirlos.
 - d. La mejor prevención contra los efectos de una alerta de bomba es evitar la entrada a personas no-autorizadas, cuanto sea posible. Ingreso restringido e identificación positiva de personal y visitantes pueden ser factores significativos para valorar lo serio de cualquier amenaza dada.
 - e. Tomando en consideración que la mayoría de las amenazas de bomba son falsas y hechas solamente para ganar publicidad, es de mucha importancia que las amenazas de bombas de cualquier tipo sean manejadas con la mayor confidencialidad posible y la cobertura de prensa sea evitada a toda costa.
-

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Notificación de incidentes	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Procedimientos generales	Rev. Org.	CAP 15.0.

15.0. Procedimientos generales

- a. **OPERADOR AEREO** en fiel cumplimiento con las regulaciones Aeronáuticas emitirá un informe a la AC sobre cualquier incidente de interferencia ilícita ocurrido en sus operaciones.
 - b. El piloto al mando de una aeronave, a la que le presta servicio **OPERADOR AEREO**, a través del Gerente General entregara un informe a la AC, sobre cualquier acto de interferencia ilícita ocurrido a bordo de una aeronave.
 - c. Tiempo de notificación. El piloto al mando a través del Gerente General entregara el informe a la AC tan pronto como sea posible o un plazo no mayor de setenta y dos horas.
-

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Supervisión y vigilancia de actuación	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Procedimientos Generales	Rev. Org.	CAP 16.1.

16.1. Procedimientos generales

- a. **OPERADOR AEREO** mediante el Gerente General y/o el Supervisor de Seguridad, realizarán trimestralmente una auditoría para determinar las condiciones de seguridad en que se efectúan las operaciones de la empresa y de sus clientes.
- b. Para tal efecto se empleará la fórmula descrita en la subsección 16.2.
- c. Constantemente el supervisor valorará las operaciones para determinar el más alto estándar de seguridad y en los casos en que considera que existen fallas les dará el seguimiento respectivo.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Supervisión y vigilancia de actuación	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 4
	Fórmula para la auditoria	Rev. Org.	CAP 16.2.

16.2. Fórmula para la auditoria

LISTA DE VERIFICACIÓN DE SEGURIDAD	
Estación: _____	OPERADOR AEREO
Fecha: _____	

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

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

Control de equipaje facturado	Centralizada:	<input type="checkbox"/>	Puerta:	<input type="checkbox"/>	Área AO:	<input type="checkbox"/>
Equipo:	Sistema rayos X	<input type="checkbox"/>	Manual:	<input type="checkbox"/>		

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Supervisión y vigilancia de actuación	FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 4
	Fórmula para la auditoria	Rev. Org.	CAP 16.2.

Realizada por: Autoridad Agencia: Empresa:

Nombre:

Calidad normalizada: Buena: promedio: Deficiente:

El equipaje es inspeccionado en el mostrador: Si: No:

Tipo del equipo: Identificación física: Si: No:

Donde se ejecuta: Se acepta equipaje de bodega fuera del aeropuerto Si No:

Donde se realiza esa aceptación: El equipaje tipo "Rush" es inspeccionado Si: No:

Donde: El equipaje tipo "Rush" es inspeccionado por: Se realiza inspección de seguridad al COMAIL Sistema rayos X Manual: No

Comentarios:

Control de la carga

Conceptos de remitentes conocidos Si No

Realizada por: Autoridad Agencia: Empresa:

Nombre:

Registros escritos de los remitentes Si No

Donde: Que se hace con la carga remitida por remitentes no conocidos.

Comentarios:

Que procedimientos se aplican a la carga que se ha identificado a destinos de alto riesgo

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Supervisión y vigilancia de actuación	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 4
	Fórmula para la auditoria	Rev. Org.	CAP 16.2.

Métodos de seguridad	Rayos X <input type="checkbox"/>	Física <input type="checkbox"/>	Olfato (K9) <input type="checkbox"/>	Cámara de presurización <input type="checkbox"/>	Manual <input type="checkbox"/>
Comentarios:					

Suministros					
Ubicación:	Lado aéreo <input type="checkbox"/>	Lado terrestre <input type="checkbox"/>	Fuera del aeropuerto		
Procedimiento de carga	Regular <input type="checkbox"/>	Esporádico <input type="checkbox"/>	No	<input type="text"/>	
Normas de seguridad	Buena <input type="checkbox"/>	Promedio <input type="checkbox"/>	Deficiente	<input type="text"/>	
Comentarios:					

Seguridad del aeropuerto					
Existe separación de los pasajeros y el publico	Si	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	
Valla separadora del lado aéreo y el lado terrestre	Si	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	
Identificación del personal y vehículos en el lado aéreo	Si	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	
El personal y tripulaciones portan visibles sus credenciales	Si	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	
Control de seguridad para el personal y las tripulaciones	Si	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	
Supervisión de seguridad de los puntos de observación públicos	Si	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	
Unidad de Desarmado de Bombas disponible	Si	<input type="text"/>	No	<input type="text"/>	
Localizada en	Aeropuerto	<input type="text"/>	Fuera Aerp	<input type="text"/>	
Comentarios:					

Seguridad de las aeronaves					
Las áreas de estacionamiento están debidamente iluminadas y controladas	Si	<input type="text"/>	No:	<input type="text"/>	
Custodia durante el tiempo en tierra / pernocte	Si	<input type="text"/>	No:	<input type="text"/>	

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Supervisión y vigilancia de actuación	FECHA: 26/04/2010	Pág.4 de 4
	Fórmula para la auditoria	Rev. Org.	CAP 16.2.

Custodia con autoridades a solicitud especial	Si	<input type="checkbox"/>	No:	<input type="checkbox"/>
Responsabilidad por el acceso a la aeronave	Operador Aéreo	<input type="checkbox"/>	Autoridades:	<input type="checkbox"/>
OPERADOR AEREO.				
Comentarios:				

Fecha	Nombre del Auditor	Firma

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Procedimientos locales del aeropuerto	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Generalidades	Rev. Org.	CAP 17.0.

17.0. Generalidades

- a. **OPERADOR AÉREO** solicitara al operador del aeropuerto en el que realiza operaciones una copia del Programa de Seguridad del Aeropuerto o de las partes que le incumbe para apegarse a las directrices correspondientes. Estos procedimientos serán incluidos como un apéndice a este programa que se encuentra en la estación.
 - b. **OPERADOR AÉREO** respetara e implementara el Plan emergencias aéreas y los planes de contingencia del aeropuerto en que realice operaciones.
 - c. **OPERADOR AÉREO** cooperara con las autoridades competentes del aeropuerto en que realiza operaciones y los procedimientos que estas emplean.
-

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

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? SI/NO				

¿CUÁNDO EXPLOTARÁ?

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

¿QUÉ ASPECTO TIENE?

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

¿QUIÉN ES USTED?

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

¿POR QUÉ HA LLAMADO?

--

ANTECEDENTES (Haga un círculo sobre la respuesta adecuada)

Origen de la llamada

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

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

Identidad del que llama

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

Características de la voz

Fuerte	Suave	Aguda	Profunda
Ronca	Agradable	Otras	

Dicción

Rápida	Clara	Tartamudeando	Confusa
Lenta	Alterada	Nasal	Otros

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices		FECHA: 26/04/2010	Pág.2 de 11
	Guía para la amenaza de bomba		Rev. Org.	APE A

Ruido de fondo

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

Acento

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

Maneras

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

Dominio del idioma

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

COMPLETE EL FORMULARIO Y TRANSMÍTALO AL PERSONAL RESPONSABLE

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

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.3 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE POR AVISO DE BOMBA A BORDO

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 adelante 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.
- Asiento de la auxiliar de a bordo, alojamiento de la bolsa 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 entre la cabina de pasajeros y el puesto de mando – puesto de mando

- Paredes, techo y piso.
- Guardarropa.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.4 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

- 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, compartimientos 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 lavado 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).
- Techo, piso y paredes.
- Alojamiento de chalecos salvavidas de la tripulación y los pasajeros.
- Compartimiento 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.

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.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.5 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

- 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.
- Techo.
- Nichos de las luces.
- Compartimientos en el extremo posterior de cada pasamano.
- Compartimientos detrás de los asientos posteriores de la cabina.
- Alojamiento del chaleco salvavidas de demostración.
- Compartimientos para la soga de escape de emergencia.
- Alojamiento de los toboganes de escape.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.6 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

- Puerta principal y hueco para la misma, con la puerta cerrada.
- Estantes de revistas.
- Alojamiento de las balsas salvavidas.
- Bolsas de chalecos salvavidas.
- Compartimiento 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 anhídrido carbónico 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 contenedores retirados de la aeronave.
- Paredes, techo y piso.
- Estantes para cristalería en el mamparo 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.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.7 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

- Alojamiento de los toboganes de escape.
- Asientos de los auxiliares de a bordo en el pasillo de la cocina Núm. 2.
- 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 el mamparo anterior.
- Inspeccionar los contenedores retirados de la aeronave.
- Armario del correo diplomático
- Nicho de la bisagra de la parte de servicio de la cocina.
- Alojamiento de los toboganes de escape (en cada puerta).
- Huecos de las bisagras de la puerta de entrada posterior.
- Alojamiento de las balsas salvavidas.
- Alojamiento de los cilindros de oxígeno en el techo.

4.9.- 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 papel higiénico.
- Asiento del inodoro y su tapa.
- Espejo y compartimientos.
- Asientos de auxiliares de auxiliares de a bordo.
- Puerta.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.8 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

- 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.
- Alojamiento de máscaras de oxígeno.
- Botiquín de primeros auxilios (solamente sino está precintado).
- Alojamiento de chalecos salvavidas.

Exterior de la aeronave

Fuselaje: (Debiera inspeccionarse el área detrás y dentro de las puertas y 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 termointercambiador.
- Aletas de guía de la salida del termointercambiador.
- Aletas de guía de la salida del termointercambiador.
- Salida de aire del equipo de radio.
- Nicho de la luz anticolidión (desmontando la luz).
- Compartimiento de seguridad y su contenido.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.9 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

- Linternas (verificar las baterías).
- Precintos de los botiquines de primeros auxilios, para comprobar si están en debidas condiciones.
- Puerta del compartimiento de accesorios.
- Puertas de 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 la cola.
- Panel posterior de servicio de agua potable.
- Puertas de carga posteriores.
- Puertas de cargas 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.

Compartimientos 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:

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.10 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

- Compartimiento de carga delantero, especialmente el área por debajo del panel de cierre a presión abisagrado de la puerta de carga.
- 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 encastrados de las alas izquierda y derecha.
- Tren de aterrizaje, ruedas – neumáticos, llantas, frenos y partes tales como montantes, riostras, vigas, brazos, actuadores, bastidores y bogies.

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 combustibles.

Motores y sus soportes:

- Toma y salida de aire de los motores y conducto de la soplante.
- Aleta de la toma de aire del termointercambiador neumático y del aceite del motor.
- Cubierta de reabastecimiento de aceite del motor.
- Puerta de salida de aire del termointercambiador del motor.
- Cubierta de reabastecimiento de aceite del mando de velocidad constante.

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.11 de 11
	Guía para la amenaza de bomba	Rev. Org.	APE A

- Abrir las puertas de 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.
-

PROGRAMA REGIONAL DE SEGURIDAD AEROPORUARIA PARA EL OPERADOR AEREO	Apéndices	FECHA: 26/04/2010	Pág.1 de 1
	Formulario de transporte de armas	Rev. Org.	APE B

FORMULARIO DE TRANSPORTE DE ARMAS

Original y 3 copias distribuidas así:

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

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

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

REVISE:

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

TODAS LAS PERSONAS ARMADAS EN CABINA DEBERAN:

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

AUTORIZACION DE QUE EL ARMA VIAJE ABORDO:

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

PROCEDIMIENTOS PARA LOS OFICIALES EN CUSTODIA

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

INFORME AL CAPITAN:

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

Firma del capitán_____

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