

SEGURIDAD AEROPORTUARIA

El objeto de la seguridad será proteger a las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita; la protección y la salvaguardia de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público y las instalaciones de los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil será el objeto primordial de los Estados.

La O.A.C.I. creada a través del Convenio de Chicago de 1944 elabora las normas y métodos recomendados sobre seguridad. Los cuales se encuentran descritos en el **Anexo 17**.



Norma: “Toda especificación relativa a características físicas, configuración, material, desempeño o procedimientos, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o la regularidad de la navegación aérea internacional y a la cual deberán ajustarse los Estados contratantes de conformidad con el convenio.”

Metodo recomendado: “Toda especificación relativa a características físicas, configuración, material, desempeño personal o procedimientos, cuya aplicación uniforme se considera aconsejable en interés de la seguridad, regularidad o eficacia de la navegación aérea internacional y a la cual los Estados contratantes trataran de acomodarse de acuerdo con el Convenio”.

Es indispensable que los aspectos de seguridad tengan prioridad sobre los de facilitación, atendiéndose sin embargo a que, en la medida de lo posible, las medidas y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencias o demoras, preservando la ventaja de la rapidez que es inherente al transporte aéreo.

Se necesita mantener el equilibrio entre seguridad y facilitación en las terminales de pasajeros. Las medidas y los procedimientos de seguridad en tales terminales deberían ser flexibles y tener relación directa con la amenaza que existe en cada momento.

Acto de interferencia ilícita:

- a) Violencia realizada contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;
- b) Destruir una aeronave en servicio o causarle daños que la incapaciten para el vuelo;
- c) Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio por cualquier medio un artefacto o sustancia capaz de destruirla o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo;
- d) Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la investigación aérea o perturbar su funcionamiento;
- e) Comunicar informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

Aeropuerto internacional:

Aquel designado por el Estado como entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduana, migraciones, sanidad pública y procedimientos similares.

Medidas preventivas de seguridad

La inspección de las personas transportadas a bordo de las aeronaves y de su equipaje de mano es una de las medidas fundamentales para impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave de transporte de pasajeros armas u otros artefactos peligrosos. Son necesarias en todos los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil y si las amenazas lo justifican pueden extenderse al equipaje facturado de los pasajeros.

Ampliar esta medida lleva a perturbar la explotación de las aeronaves. A fin de mantener el equilibrio entre los aspectos de seguridad y los de facilitación, se recomienda que las medidas de seguridad se apliquen en lo posible, de tal forma que conserven las ventajas de la celeridad del transporte aéreo.

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

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

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

La necesidad de mantener el equilibrio entre seguridad y facilitación es de particular importancia en las terminales de pasajeros. Mas allá la de los requisitos básicos, las medidas y procedimientos de seguridad en tales terminales deberían ser flexibles y tener relación directa con la amenaza que existe en un momento dado, minimizando las interferencias de las medidas de seguridad.

Evaluar las amenazas demuestra que la utilización de explosivos por parte de los perpetradores de actos de interferencia ilícita contra el transporte aéreo debe considerarse como una amenaza grave y actual.

Los paquetes o el equipaje que se dejan sin vigilancia o abandonados en las terminales de pasajeros pueden contener artefactos peligrosos. Algunos Estados han reconocido que deben considerarse sospechosos y, si fuese necesario, destruirse inmediatamente.

El sistema de seguridad debe comenzar en el momento que los pasajeros compran sus billetes. El personal de ventas debería estar entrenado en observar al público para detectar a posibles delincuentes. El entrenamiento en la observación del público ayudara a identificar a los individuos que deberían ser sometidos a una inspección especial de seguridad en el edificio terminal de pasajeros antes de embarcar.

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

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

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

El límite entre la parte pública y la parte aeronáutica del aeropuerto puede continuar a través de las terminales de pasajeros.

Puede ser necesario que el personal de los servicios de seguridad de aeropuerto vigile las zonas públicas y las restringidas de pasajeros de la terminal a fin de protegerse contra actos de interferencia ilícita. Es conveniente que esta vigilancia constituya una medida disuasiva visible, mediante la presencia de guardias uniformados y cámaras de video, cuando sea posible.

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

Es esencial que el número de puntos de acceso a la parte aeronáutica se reduzca a un mínimo absoluto y se establezcan controles para asegurar que solo el personal autorizado para permanecer en la parte aeronáutica pueda entrar atravesando la terminal de pasajeros. También deberían adoptarse medidas para asegurar que solo suban a bordo de las aeronaves los pasajeros que vengan de la terminal y que hayan sido debidamente despachados.

En aquellos lugares en que el público puede entrar libremente y sin supervisión, las puertas de los edificios que dan a las plataformas deberían estar cerradas cuando no se utilicen. Aquellas puertas necesarias como salidas de emergencias y que no estén supervisadas, deberían estar equipadas con alarmas audibles y visuales que puedan vigilarse desde un lugar supervisado, como el centro de control de seguridad del aeropuerto.

Zonas restringidas

No debería permitirse recibir al pasajero al pie del avión. Los sabotadores y otras personas que la intención de cometer un acto de interferencia ilícita puede aprovechar este punto débil en los procedimientos de seguridad para la comisión de un delito.

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

Las escaleras y los huecos de los ceniceros de pie, etc., son lugares en los que se pueden colocar artefactos y sustancias para sabotajes. Tales objetos deben inspeccionarse periódicamente y vigilarse en general.

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

Es conveniente utilizar bolsas transparentes para que los pasajeros lleven los artículos comprado libre de impuestos, reduciendo con ello a un mínimo la posibilidad de que estos bultos se utilicen para esconder armas o artefactos de sabotaje.

Debería protegerse con un puesto de control de seguridad cada instalación para depósito de equipajes a la que tengan acceso los pasajeros y el público. Si esto no fuera posible, las instalaciones para depósito de equipajes, particularmente las casillas que funcionan como monedas, deben estar en lugares que puedan ser fácilmente vigilados y ser diseñados como para minimizar los daños a los transeúntes si ocurriera una explosión en la zona.

En los aeropuertos internacionales debería preverse zonas de almacenamiento seguras donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mínimo conforme a la legislación. Esta zona debe protegerse con dispositivos y sistemas de detección y alarma para impedir que se introduzcan subrepticamente en el equipaje artefactos o artículos de sabotaje.

A fin de proteger a los pasajeros en las zonas publicas de la terminal, deberían considerarse para aplicarse selectivamente en función de las amenazas, algunas de las medidas siguientes:

- a) Apostar el mayor número de agentes de seguridad armados en lugares bien visibles
- b) Reducir el número de puntos de accesos a la parte publica de la terminal;
- c) Eliminar las casillas públicas para el equipaje o limitar su utilización;
- d) Disponer de equipos de detección de explosivos;
- e) Instruir al público mediante señales, carteles y avisos orales en lo que respecta al equipaje no vigilado y a los bultos que se llevan por encargo de terceros;
- f) Utilizar más circuitos cerrados de televisión para vigilar las partes públicas de la terminal.

Protección del perímetro

Puede ser esencial la vigilancia del perímetro y de los alrededores de los aeropuertos, para protegerlos de ataques perpetrados desde terrenos ubicados fuera del aeropuerto y dirigido a las aeronaves y a las instalaciones y servicios aeronáuticos. Puede llevarse a cabo mediante patrullaje del perímetro del aeropuerto *por guardias convenientemente equipados, puestos de observación, circuitos cerrados de televisión, etc.*

Tener en cuenta en los aeropuertos la iluminación de las barreras físicas, como las vallas de seguridad, y la instalación de sistemas de alarmas que indiquen cuando alguien esta traspasando una valla. Además, debería tenerse en cuenta la posibilidad de despejar las zonas a ambos lados de dichas vallas para aumentar la dificultad de traspasarlas y facilitar el patrullaje.

La seguridad de los limites entre la parte aeronáutica y la parte publica puede mejorarse aumentando la cantidad de personal de seguridad asignado a controlar los lugares de acceso y a patrullar las barreras y los puntos vulnerables. Debería identificarse el control de seguridad e inspeccionar las personas y los vehículos que ingresen y egresen de la parte aeronáutica.

Aumentar el personal empleado para proteger las aeronaves e instalaciones terrestres y para patrullar las zonas de estacionamiento de aeronaves. También Aumentar la frecuencia de las patrullas y el grado de vigilancia.

Entre las áreas protegidas deberían figurar las instalaciones de mantenimiento y talleres de reparación, instalaciones de almacenamiento de combustible, vehículos de combustible y de servicios, zonas de manipulación y depósitos de equipajes, carga y correo.

Podrian intensificarse las medidas de seguridad en el caso de determinados vuelos a fin de satisfacer, en la medida de lo posible, las solicitudes de otros Estados.

Debe procurarse que los cruces de pistas y calles de rodajes con rutas, etc., a las que tengan acceso el publico sin restricciones, estén vigilados por guardias cuando alguna aeronave que corra el riesgo de ser atacada utilice tales pistas o calles de rodaje.

Las aeronaves deberían ser registradas en el punto donde se inician los servicios, antes de comenzar las maniobras de carga, para investigar si hay artefactos de sabotaje o armas.

La mejor manera de proteger las aeronaves en el área de movimiento será reforzar las patrullas móviles y aumentar su frecuencia cuando exista un riesgo concreto de ataque a una aeronave.

En particular, esta deberá ser escoltada por guardias de seguridad en todo el trayecto entre la pista y el puesto de estacionamiento de seguridad.

Los vehículos utilizados en el área de movimiento de las aeronaves deben poseer equipos de radiocomunicación adecuado para que les permita operar en las pistas y calles de rodaje muy cerca de las aeronaves en movimiento.

Las áreas del aeropuerto inmediatamente adyacentes a las pistas en uso deberían inspeccionarse antes del vuelo de una aeronave objeto de una amenaza, verificándose que no hay atacantes en el área y lo mismo debería aplicarse a las áreas de despegue y de aproximación fuera de los limites del aeropuerto.

Inspeccion de los pasajeros y de su equipaje de mano

La inspección y el registro de los pasajeros y de su equipaje de mano son parte esencial de las medidas de protección propugnadas por la OACI. A este elemento esencial se le prestado particular atención en resoluciones de la Asamblea, decisiones del Consejo, documentos técnicos, reuniones y seminarios.

La inspeccion de los pasajeros y de su equipaje de manos puede realizarse mediante detectors de metals, aparatos de rayos x y otros dispositivos, o mediante el registro manual una combinacion de ambos procedimientos. Para facilitar y reducir el numero de pasajeros y la cantidad de equipaje de mano que se somete al registro manual, la experiencia ha demostrado que deberian usarse habitualmente despositivos de inspeccion. En caso necesario, deberia incrementarse el numero de puestos de inspeccion.

Estos procedimientos habran de aplicarse a todos los vuelos internacionales y a los vuelos interiors que conecten con los internacionales. Debe aplicarse el mismo procedimiento a todos los vuelos interiores.

La primera oportunidadque generalmente se ofrece para la inspeccion de los pasajeros y de su equipaje es cuando estos llegan al mostrados de billetes del explorador para resentarse o comprar un billete inmediatamente antes del vuelo. En este lugar puede efectuarse un primera observacion o inspeccion mediante procedimientos tales como la aplicacion de metodos concebidos para identificar personas o equipajes que deban examinarse con especial atencion. A veces, esto puede llevar a que se les exija prueba de identidad y aislar el equipaje facturado y de bodega en el mostrados de presentacion para tramitarlo de forma especial.

El procedimiento debe comprender tambien preguntas a determinados psajeros para asegurarse de que el equipaje facturado y de bodega lo empaqueto personalmente el pasajero.

Sera, por consiguiente, necesario alterar al personal del puesto de inspeccion de pasajeros o avisarle por anticipado que personas es necesario inspeccionar con especial atencion. Esto puede afectuarse acompañando al pasajero, notificando previamente al puesto de inspeccion o marcando el billete o la tarjeta de embarque con una señal convenida de antemano.

La norma fundamental es que todos los pasajeros y todo su equipaje de mano deben ser objeto de iinspeccion antes de que se le permita tener acceso a una aeronave o areas esteriles.

Muchos Estados pueden decider que se aplique esta regla a la tripulacion y a toda persona que hayas de entrar en una aeronave

Debe prohibirse el paso a toda persona que se niegue a someterse a la inspeccion antes de embarcar o de entrar en una aeronave.

Sera necesario confiar a un official de la autoridad de policia a las personas a quienes no se les permita tener acceso por negarse a someterse a la inspeccion o por razones de seguridad. Este hecho debe comunicarse a todos los explotadores del aeropuerto, a fin de prever la situacion en que el pasajero, disuadido por la atencion adicional, cambie sus planes y viaje por otra linea aerea.

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

No se debe permitir que los particulares conserven en su poder ningun objeto durante la inspeccion de su ersona y deberia axigirseles que se despojen de todo objeto metal (*llaves, encendedores, cortauñas, articulos envueltos en papel aluminio como los cigarillos, etc.*) antes de someterse a la inspeccion.

Deben hacerse indagaciones si una persona lleva consigo una cantidad excesiva de metal, por encima de un nivel predeterminado. Solamente una vez llevados a cabo satisfactoriamente los procedimientos adicionales, asi como la inspeccion de todos los bultos de la mano, deberian permitirse el paso de dicha persona mas alla del puesto de control.

Si el procedimiento normal de inspeccion no bastara para levantar toda sospecha de una persona, deberia sometersela a un cacheo.

No deberia permitirse el embarque de personas que no queden plenamente libres de sospecha mediante los tramites de inspeccion.

Objetos prohibidos

No debería permitirse que los pasajeros lleven a la aeronave la siguiente clase de objetos:

- a) Hechos, o que pueden ser utilizados, para el ataque o la defensa, tales como las armas de fuego o armas blancas, punzantes, con filo o contundentes, entre las que se incluyen hachas y bastones cargados o provistos de punta;
- b) Granadas, explosivos, municiones o material incendiario;
- c) Sustancias inflamables, corrosivas o tóxicas, incluyendo gases, estén sometidos a presión o no;
- d) Imitaciones de cualquiera de los objetos descritos anteriormente
- e) Otros objetos que puedan dar lugar a sospechas fundadas.

Una vez determinada que la posesión de un objeto, debería retirarse el artículo y despacharlo como equipaje facturado o de bodega con el correspondiente cupón de reclamo.

Pasajeros en tránsito

No debería exigirse la inspección y el registro de pasajeros en tránsito o que se transfieren de vuelo a otro, ni de su equipaje de mano, antes de admitirlos en la zona estéril de un aeropuerto si, a juicio de la autoridad competente, para la inspección y registro en ruta y en el aeropuerto de embarque, se han seguido normas iguales o comparables a las del propio Estado.

Tomar medidas especiales para controlar a los pasajeros y al equipaje en tránsito, entre ellas *la vigilancia de las zonas de tránsito (salas de llegadas y de salida), las áreas de depósito de equipajes*. Cuando un pasajero ha tenido acceso a las áreas de equipaje facturado o público en general, deberá ser sometido nuevamente a inspección antes de que embarque o tenga contacto con otros pasajeros ya inspeccionados.

A los pasajeros en tránsito debería permitírseles permanecer a bordo de la aeronave si así lo desearan, a no ser que hayan de desembarcar por razones técnicas o que sea necesario un registro de la aeronave por razones de seguridad.

Durante el diseño o modificación de las instalaciones, las autoridades de los aeropuertos deberán asegurarse de que no será posible que los pasajeros que hayan sido objeto de inspección se crucen o tengan contacto, después de pasar el puesto de control de seguridad y antes de embarcar, con pasajeros que no hayan sido objeto de inspección o de registro.

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

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

Personas que viajan en condiciones jurídicas especiales, personas bajo custodia

- a) No debería transportarse ninguna persona detenida. Solo bajo custodia de agentes de policía.
- b) Los agentes de policía deberían notificar a un representante de la empresa aérea la fecha propuesta para transportar a una persona detenida, o lo antes posible en caso de emergencia, acerca de la identidad de la persona bajo custodia, en que vuelo se ha dispuesto el transporte y si se la considera peligrosa o no.
- c) Ninguna empresa aérea debería aceptar como pasajero a una persona detenida y su custodia, a menos que se haya convenido con los Estados y las otras empresas aéreas que tengan que intervenir en ruta y en el punto final de destino previsto. Debe notificarse con suficiente anticipación a la empresa aérea, para que esta pueda hacer los arreglos previos.
- d) Un representante de la empresa aérea debería advertir a los agentes de policía de custodia acerca del posible peligro que para la seguridad del vuelo de la aeronave tendría su intervención durante un acto de interferencia ilícita
- e) Los agentes de policía deberían contar con dispositivos de sujeción apropiados que se emplearán en el caso de que decidan que ello es necesario. En circunstancias normales, no debería amarrarse a una persona detenida a ninguna de las partes de la aeronave.
- f) Las personas bajo custodia deberían embarcarse antes que los demás pasajeros y desembarcar después de que éstos hayan abandonado la aeronave.
- g) Deberían sentarse hacia el fondo de la aeronave, pero no cerca o directamente enfrente de una salida
- h) Deberían estar acompañadas en todo momento, incluso cuando vayan a los lavabos.
- i) No deberían servirse bebidas alcohólicas a las custodias ni a las personas detenidas mientras se encuentren a bordo de la aeronave.
- j) A criterio de los agentes de policía se puede servir comida a las personas detenidas, pero no proporcionarles cubiertos de metal ni cuchillos.
- k) Ante casos de detenidos peligrosos, debería exigirse un mínimo de dos agentes de policía por detenido. En un mismo vuelo no debería aceptarse a más de un detenido de esa categoría.

Personas mentalmente trastornadas

- a) Podrá aceptarse transportar a una persona mentalmente trastornada, considerada como amenaza para la seguridad del vuelo, si va acompañada de alguien físicamente apto para contrarrestar toda actitud indócil durante el vuelo y capacitado para administrarle calmantes en caso de que sea necesario.
- b) Si la persona necesita tomar calmantes antes de la salida, ninguna etapa del vuelo debería durar más tiempo que el efecto del calmante administrado.
- c) Debería permitirse al representante de la empresa aérea rechazar el embarque de una persona en esas condiciones cuando, según la opinión de su personal médico y de seguridad, lo juzgue necesario

Personas deportadas

Debera evaluarse cada solicitud de transporte, y consultarse a las empresas aéreas al respecto, para determinar si la persona constituye una amenaza a la seguridad del vuelo o sin necesarias otras medidas como las anteriormente indicadas.

Inspeccion de equipaje facturado

NORMA OACI: *"Cada Estado Contratante adoptará medidas para asegurar que los explotadores no transporten el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que el equipaje separado de tales pasajeros sea sometido a otras medidas de control de seguridad".*

RECOMENDACIÓN OACI: *"Cada Estado Contratante debería adoptar medidas necesarias para asegurar que el equipaje no identificado quede en depósito en una zona protegida y aislada hasta el momento en que se verifique que no contiene ningún explosivo ni otros artefactos peligrosos".*

La inspección por rayos X del equipaje de bodega es una medida prevista para control de seguridad y puede efectuarse antes o después de pasar por el mostrador de presentación. Puede controlarse la totalidad del equipaje o solamente una parte. El procedimiento de inspección del equipaje facturado deberá ser sistemático en el caso de los vuelos que se estima que pudieran ser objeto de una amenaza particular o en el caso de aeropuertos que se consideran zonas de gran riesgo.

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

Sólo debería aceptarse el equipaje facturado de las personas que sean verdaderamente pasajeros, provistas de un billete válido y expedido por un agente acreditado o un representante autorizado de la empresa aérea

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

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

Las etiquetas de identificación del equipaje de mano y el facturado deberían controlarse estrictamente para asegurarse de que dicho equipaje ha sido sometido al control de seguridad. Debería instarse a los pasajeros a que cierren con llave su equipaje facturado, para evitar que otras personas lo utilicen sin autorización como medio para cometer algún delito.

Podrá exigirse que los pasajeros y los miembros de la tripulación identifiquen personalmente su equipaje facturado antes de cargarlo a la aeronave no debería cargarse ningún equipaje no identificado. Los miembros de la tripulación deberían comprobar también el contenido de sus equipajes de mano, para asegurarse de que no se han colocado en ellos subrepticamente materiales explosivos. La experiencia indica que los pasajeros pueden transportar equipaje que no les pertenece o que no han embalado personalmente ni vigilado constantemente hasta llegar al mostrador de despacho.

Es fundamental que el número de pasajeros embarcados en una aeronave coincida con el de tarjetas de embarque expedidas. Mediante esta verificación se debe asegurar que:

- a) Todos los pasajeros en tránsito del mismo vuelo que hayan abandonado la aeronave vuelvan a bordo de la misma:
- b) Solamente suban a bordo de la aeronave los pasajeros provistos de los documentos necesarios;
- c) Los pasajeros que hayan finalizado su viaje en esa escala no vuelvan a subir a la aeronave. Este recuento también debería cotejarse con la cifra previa al embarque.

Tomar precauciones especiales para controlar los pasajeros y el equipaje de transferencia y en tránsito; la vigilancia de las aéreas de tránsito (*salas de llegadas y salidas*) y de depósito y de selección de equipajes.

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

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

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

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

- a) Cuando sea posible, el equipaje debe colocarse cerca del propietario y registrarse en su presencia,
- b) Si ello no fuera posible, el equipaje deberá considerarse como sospechoso y ser tratado como tal.

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

Inspección de la carga, correo y suministros de la empresa aérea

Norma OACI: "Cada Estado Contratante asegurará la aplicación de medidas en los aeropuertos para custodiar las mercancías, equipaje, correo, provisiones de a bordo que van a hacer transportadas a bordo de aeronaves, a fin de proteger a las mismas contra actos de interferencia ilícita".

Se debe reducir los riesgos de las aeronaves en los vuelos internacionales que transportan pasajeros mejorando las prácticas de seguridad habituales, aumentando la seguridad cuando haya una amenaza concreta. La autoridad de seguridad competente debe aplicar los controles de seguridad a toda la carga. Estos serán procedimientos de inspección y administrativos.

Debería hacerse expresamente responsable a las líneas aéreas, los principales agentes expedidores de carga, las administraciones de correos y las compañías de servicios de mensajería.

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

La aplicación de las medidas de seguridad necesarias respecto al correo debería organizarse a nivel nacional, en cooperación con la administración de correos. Las medidas de seguridad deberían corresponder a la amenaza y ser una condición para el transporte del correo a bordo de aeronaves.

La inspección y el control del equipaje no acompañado, la carga, el correo y los suministros deberían basarse en la evaluación oficial de la amenaza y utilizarse un enfoque sistemático. Algunos artículos pueden abrirse e inspeccionarse visualmente, y otros pueden someterse a inspecciones de otro tipo.

Además, debe considerarse la adopción de algunos o de todos los procedimientos siguientes:

- a) Retener el equipaje no identificado y el equipaje no acompañado, e incluso el correo cuando se justifique, en una zona segura y separada por un periodo de 24 a 48 horas para protegerse contra explosivos con mecanismos de relojería,
- b) Utilizar una cámara de simulación de las condiciones atmosféricas, capaz de disparar mecanismos activados por cambios barométricos, y de simulación de las señales acústicas emitidas por las aeronaves en vuelo, para verificar el equipaje, la carga y el correo,
- c) Valerse de pernos de dispositivos electrónicos para detectar materiales explosivos,
- d) Usar equipos tales como detectores de metales, rayos X, fluoroscopios y otros dispositivos para detectar armas y materiales explosivos o incendiarios.

Protección de las aeronaves

Norma OACI: "Cada Estado Contratante establecerá procedimientos para inspeccionar las aeronaves cuando existan sospechas fundadas de que pueden ser objeto de actos de interferencia ilícita".

Recomendación OACI: "Cada Estado Contratante debería asegurar que las inspecciones previas al vuelo, incluyan medidas para descubrir armas, explosivos y artefactos de sabotaje que pudiesen haberse llevado a bordo".

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

Las aeronaves son centro de actividad considerable durante la mayor parte del tiempo que permanecen en tierra. Los equipos que trabajan en las aeronaves deberían interceptar el paso de toda persona que no tenga derecho a estar a bordo o en la proximidad inmediata. No obstante es conveniente, que una persona determinada esté a cargo de la seguridad de la aeronave durante ese tiempo y pueda pedir explicaciones a personas desconocidas que estén en las proximidades de la aeronave, o en la misma.

Cuando las aeronaves están estacionadas en la plataforma, debería tomarse precauciones para impedir la entrada no autorizada a las aeronaves, el medio más fácil es cerrar todas las puertas exteriores y retirar todas las escaleras y pasarelas de embarque de las aeronaves. Las escaleras que se dejan cerca deberían inmovilizarse para impedir que personas no autorizadas las utilicen como medio de acceso.

Debería disponerse de una lista de verificación para el registro de las aeronaves con fines de seguridad.

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

En muchos aeropuertos, en particular aquellos con capacidad para el estacionamiento de muchas aeronaves, se puede lograr mayor eficacia del personal de seguridad mediante sistemas de vigilancia por circuito cerrado de televisión. Este equipo permite que una sola persona vigile de forma aleatoria una gran cantidad de aeronaves a la vez. Para que sea eficaz, debe tener el apoyo de un sistema de intervención de seguridad rápida para hacer frente a intrusos o actuar en situaciones sospechosas.

Registro de las aeronaves

El control de las aeronaves debería incluir una inspección de seguridad antes del embarque de los pasajeros, la carga y el equipaje. A fin de prevenir el acceso no autorizado, no debería dejarse sin vigilancia a las aeronaves "en servicio".

Entre las precauciones previas al vuelo deberían incluirse las siguientes:

- a) Inspección interior y exterior de la aeronave;
- b) Vigilancia de las operaciones de mantenimiento y servicios de la aeronave;
- c) Medidas para impedir el acceso no autorizado a la aeronave;
- d) Inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano,
- e) Supervisión del embarque del equipaje, la carga, el correo y los suministros;
- f) Protección de los manuales de vuelo y del equipaje de la tripulación;
- g) Confirmar la presencia y el número de asientos de los pasajeros que estén bajo custodia y sus escoltas;
- h) Examen de los procedimientos relativos a las comunicaciones y señales de seguridad y de toda información confidencial o secreta o de amenazas relacionadas con el vuelo.

No debería tocarse ningún objeto ni sustancia a bordo de una aeronave que parezcan sospechosos. Notificar inmediatamente a la autoridad aeroportuaria para que el personal especialista en explosivos pueda ocupar sin demora del objeto. En este caso debería considerarse alejar la aeronave a un lugar apartado a fin de minimizar el riesgo para el público, otras aeronaves y las instalaciones de terminal.

Control del acceso a la parte aeronáutica

Norma OACI: "Cada Estado Contratante establecerá procedimientos y sistemas de identificación para impedir el acceso no autorizado de personas o vehículos a la parte aeronáutica de un aeropuerto".

La seguridad de la parte aeronáutica de un aeropuerto es la preocupación principal, puesto que las aeronaves y la mayoría de las instalaciones críticas están situadas en ella. Al ser vulnerable esta zona, es necesario establecer procedimientos para impedir la entrada a la parte aeronáutica de personas o vehículos no autorizados.

Estos procedimientos generalmente corresponden a dos categorías:

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

La autoridad competente del aeropuerto habrá de publicar reglamentos apropiados que definan el lugar y la función de las zonas de seguridad restringidas y ponerlos en conocimiento de todos los organismos y personas del aeropuerto que necesiten tener acceso a la parte aeronáutica.

Barreras de seguridad

Es esencial que se defina claramente el límite entre la parte pública y la parte aeronáutica. Los aeropuertos establecerán medidas para proteger a las aeronaves en tierra del acceso no autorizado a las mismas. Esto solamente puede lograrse por medio de barreras de seguridad que impidan el acceso, excepto por puntos autorizados. Estas barreras deberían ser permanentes y, en general, se recomiendan vallas de seguridad.

Las barreras de seguridad deben ajustarse a lo siguiente:

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

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

- a) Sea difícil trepar por ellas
- b) Sea difícil doblarlas; y
- c) No se pueda pasar por debajo de ellas

Las vallas deberían estar apartadas de obstáculos como postes de las líneas de transmisión de energía eléctrica, árboles, equipos y material almacenado, vehículos, etc., a una distancia de **3 metros hacia dentro** de las vallas y de **3 metros hacia afuera**, cuando esta separación no sea posible, podrá obtenerse el control necesario elevando la altura de las barreras para proporcionar un **mínimo de 2,44 metros** por sobre los equipos, vehículos, etc. mencionados. Se recomienda que solamente se instalen vallas metálicas.

Se construye un tipo conveniente de vallas de seguridad de malla metálica montado sobre postes de hormigón armado o piquetes de acero.

Muchos aeropuertos tienen una red de conductos alcantarillas y túneles subterráneos que pueden cruzar los límites entre la parte pública y la parte aeronáutica, que pueden servir de entrada a posibles intrusos.

Se recomienda que la entrada a estos conductos, se cierre mediante puertas, tapas de alcantarilla y rejas de seguridad dotadas de cerraduras.

Los techos también podrían ser una posible vía de acceso no autorizado a la parte aeronáutica.

PUNTOS DE ACCESO

El número de entradas de vehículos y peatones debe ser el mínimo compatible con la eficacia de las operaciones, y deberían diseñarse de modo que:

- a) Puedan cerrarse y asegurarse completamente, si las circunstancias así lo exigieran;
- b) Deberían ser de construcción similar a la de la valla utilizada, ya sea de varillas de acero de malla de alambre;
- c) Las bisagras deberían diseñarse de modo que no puedan quitarse levantando los portones.

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

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

Si el tránsito de vehículos es intenso, hará falta un sistema de portones de operación más fácil. En tales circunstancias, los accesos podrían equiparse con barreras levadizas, movidas manual o mecánicamente.

Los puntos de acceso controlados por guardias deberían estar provistos de equipos de comunicaciones con el centro de operaciones de seguridad del aeropuerto. También equipados con alarmas acústicas y visuales, con las que los guardias de seguridad puedan pedir ayuda cuando sea necesario.

El control automático de los puntos de acceso permite sustituir al personal de guardia por sistemas completamente automáticos de apertura y de cierre de mando a distancia. Usar estos procedimientos permite liberar a los guardias de los puestos fijos, para que puedan desempeñar tareas de vigilancia dinámica.

En estos sistemas, los puntos de acceso se abren dando un código secreto a una cajita de mando de acceso o poniendo una tarjeta electrónica ante un lector electrónico o en su proximidad.

Cuando se utilicen tales sistemas es necesario asegurarse de que:

- a) El código utilizado no pueda ser conocido por personas que no tengan acceso autorizado
- b) Las tarjetas electrónicas no puedan ser falsificadas ni utilizadas por personas que no sean titulares autorizados;
- c) Sea posible verificar por un control a distancia que el punto de acceso está normalmente cerrado y que solo lo franquean personas o vehículos autorizados

Sistemas de identificación – credenciales aeronáuticas

La autoridad responsable debería expedir a todas las personas que trabajan en el aeropuerto una credencial de identificación (*emitidas por un solo organismo*) que deberán tener sobre sí mientras esten en el aeropuerto. Esto se aplica también al personal de mantenimiento de los edificios de servicios de aprovisionamiento, etc., ya que el control de seguridad podría ser necesario en esas zonas, así como en las principales zonas de despacho de pasajeros y de aeronaves.

La autoridad responsable debería promulgar normas y criterios claros relativos a las credenciales, las restricciones para emitirlos y su registro, control y vigilancia.

A aquellas personas que tengan necesidad de entrar regularmente a las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, podría suministrarse credenciales separadas. Cuando deban expedirse estas credenciales, deberían tomarse precauciones más estrictas.

En grandes aeropuertos. Los permisos deberían indicar, con mayor grado de precisión, a dónde tiene acceso autorizado determinado miembro del personal.

Las credenciales de aeropuerto no deberían expedirse a personas ajenas al mismo. O, en ese caso, justificar claramente su necesidad, y la autoridad responsable debería aprobarla según las reglas establecidas. Debería hacerse una comprobación muy cuidadosa de la persona que solicita la credencial. El mejor criterio es la frecuencia de la necesidad de acceso a las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto o el carácter de inspección que revistan las obligaciones de la persona.

Todas las compañías y organismos que operan el aeropuerto deben responder de la validez y necesidad de las credenciales antes de expedirlas a su personal. Esto supondrá su responsabilidad de efectuar indagaciones adecuadas previas al empleo, o de otro tipo, para asegurarse de que la persona en cuestión no será una amenaza para el programa de seguridad de aeropuerto.

Debería exigirse a todas las personas que trabajen en zonas de seguridad restringidas que ostenten siempre sobre la ropa exterior una credencial aprobada cuando se hallen en tales zonas.

Es inevitable que de vez en cuando se extravíen credenciales y que algunas personas que dejen de trabajar en el aeropuerto no las devuelvan. A efectos de reducir el uso indebido de tales credenciales o pases, se recomienda que tengan un período de validez definido, que no debería exceder de dos años.

Además, todas las credenciales deberían verificarse por lo menos una vez por año, compararlas con las personas a las que fueron emitidos para verificarlas, verificación, examinar cuidadosamente para evitar falsificaciones, etc., y comprobar que corresponden a los registros de la oficina expedidora.

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

La credencial temporal no necesita llevar una fotografía, pero debería estar diseñado de forma que indique qué equipo especial el titular de la tarjeta está autorizado a llevar consigo a zonas de la parte aeronáutica. Se deberían recuperar todos los permisos temporales, mantenidos registros adecuados para facilitar el procedimiento y sentar la base de la protección contra su uso indebido.

Durante períodos de riesgo o amenazas especiales, será necesario reforzar el sistema de permisos para la identificación mediante tarjetas o credenciales temporales que se expidan todos los días cuando el personal autorizado llegue al aeropuerto y se retiren cuando el personal termine su turno de trabajo.

Los visitantes a la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas deberían ir acompañados. Cuando se prevea que la cantidad de visitantes superará la capacidad del personal de seguridad del aeropuerto para controlarlos, debería considerarse la posibilidad de pedir ayuda a la policía, a los cuerpos militares o a otras autoridades.

En las credenciales del personal para tener acceso a zonas de seguridad restringidas debería incluirse una fotografía del titular como parte integral de la credencial (*para impedir el uso indebido de la credencial por personas no autorizadas*), también indicar datos de importancia del titular; *por ejemplo, nombre del empleado, patrono y lugares de acceso autorizado y otros datos pertinentes*. Ésta debería sellarse en un sobre de plástico, preferentemente del tipo que deterioraría la fotografía y la credencial en caso de falsificación.

Debería evitarse el uso de varios tipos diferentes de permisos en el aeropuerto, ya que ello presentaría serias dificultades al personal de seguridad y para administración del programa de identificación.

Se recomienda que todas las credenciales sean expedidos por una autoridad central. Debería ser normalmente el oficial de seguridad del aeropuerto y según los criterios promulgados por la autoridad competente. Los trámites administrativos podrían simplificarse en los aeropuertos con gran cantidad de personal si la autoridad central delegara la expedición a organismos especializados. En todos los casos deben establecerse y mantenerse procedimientos estrictos de control y verificación.

Si la credencial se utilizara en combinación con un sistema electrónico de control de acceso, podría agregarse a la credencial un código electrónico para permitir la entrada.

Los uniformes no se considerarán por si solos como identificación adecuada y suficiente.

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

En muchos aeropuertos la admisión de vehículos a la parte aeronáutica se restringe por razones de seguridad y para evitar la congestión en las plataformas de estacionamiento de aeronaves. La comisión de un acto ilícito en la parte aeronáutica puede verse ayudada materialmente por el uso de un vehículo, por lo tanto, el control del acceso de vehículos a la parte aeronáutica es una medida preventiva.

Muchos vehículos necesitan entrar frecuentemente a la parte aeronáutica. Allí, se recomienda que el permiso de acceso permanente se conceda solamente a aquéllos que ordinariamente tengan necesidad de entrar; *por ejemplo, a aquéllos que intervengan directamente en las operaciones de las aeronaves*.

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

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

El Hecho de que un vehículo ostente un pase no debería interpretarse en el sentido de que los ocupantes del mismo están autorizados a entrar sin que se verifique su identidad.

Expedir pases a los vehículos para que entren al aeropuerto y retirarse cuando lo abandonan.

MÉTODOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Norma OACI: "Cada Estado Contratante adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, hasta que pueda continuar su viaje"

Aspectos operacionales

Debe prepararse, a nivel nacional y para cada aeropuerto, planes de contingencia que sean flexibles para poder aplicarlos a cada tipo de suceso. Debe disponerse de recursos, instalaciones y servicios y personal.

Los Estados deberían asegurar que los aeropuertos permanecen abiertos y disponibles para ser utilizados por una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita. La denegación de ayuda para la navegación esencial o de los servicios ATS y de comunicaciones, mantener apagadas las luces, de las pistas y calles de rodaje, y la obstrucción deliberada de las pistas no harán más que aumentar la probabilidad de que le pueda ocurrir un accidente a esa aeronave. Cualquier intervención deliberada, o una combinación de las mismas, puede poner seriamente en peligro la vida de los pasajeros y de la tripulación al compeler al piloto a efectuar innecesariamente maniobras peligrosas, particularmente en caso de:

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

En virtud de los Convenios, todos los Estados están obligados a adoptar medidas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de interferencia ilícita hasta que puedan continuar su viaje. Esta obligación puede presentarse como consecuencia de una amplia variedad de dichos actos, que van desde el sabotaje de una aeronave en tránsito a través del espacio aéreo de un Estado hasta la terminación de un acto de apoderamiento ilícito en un aeropuerto. Se incluye el largo período que puede ser necesario para volver a poner en estado de vuelo a la aeronave después de que el piloto al mando haya utilizado el equipo de emergencia para hacer frente a una amenaza de sabotaje.

Incidentes de aviación

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

- a) En estas condiciones, el lugar más seguro para la aeronave es en tierra;
- b) el objeto principal es la liberación sin daño de los pasajeros y de la tripulación y esto debe anteponerse a otras consideraciones importantes, como la captura y castigo de los delincuentes, etc.
- c) la necesidad de asegurarse de que los perpetradores de actos de interferencia ilícita se enfrenten como una respuesta organizada y eficaz, de manera que puedan evitarse o minimizarse los daños o lesiones provenientes de tales actos;
- d) Anteponer las negociaciones al uso de la fuerza hasta el momento en que quienes deciden vean que es necesario aplicar la fuerza cuando se hayan agotado todas las demás posibilidades y que los trámites de consulta hayan llegado a un punto muerto;
- e) las negociaciones con los delincuentes, a cargo de personas bien formadas y con pericia en tales asuntos, llevarán probablemente a la terminación del suceso con una pérdida mínima de vidas, heridos y daños a la propiedad o pérdida de la misma;
- f) Las personas a las que incumbe tomar decisiones, sin consultar con las autoridades superiores, no deberían negociar directamente con los delincuentes y es preferible que no estén inmediatamente disponibles en el centro de operaciones de emergencia del aeropuerto ni en otro puesto de mando.

Cuando una aeronave apoderada ilícitamente este estacionada en un aeropuerto, las autoridades competentes del Estado en que se encuentra el aeropuerto no deberían tomar ninguna medida para poner fin a la situación sin considerar de antemano los deseos que el piloto al mando haya podido manifestar y, si fuese factible, los de los funcionarios competentes del Estado a que pertenece la línea aérea, ni sin ponderar todas las circunstancias pertinentes, así como la opinión del explotador.

La seguridad de los pasajeros y de la tripulación debería ser la consideración primordial de quienes hayan de tomar una decisión.

El lugar más seguro para una aeronave en esta situación es en tierra. En consecuencia, debería hacerse todo lo posible para detener en tierra a la aeronave hasta que se ponga fin al incidente. Este objeto debería formar parte de la estrategia del procedimiento de negociación, mediante la negativa o demora a abastecer de combustible a la aeronave o problemas de los servicios de tránsito aéreo. Deben evitarse los intentos de impedir que salga la aeronave comprometiendo su aeronavegabilidad o movilidad (*desinflado los neumáticos de la aeronave, etc.*) puesto que tales actos probablemente aumenten el peligro que corren la aeronave y quienes están a bordo.

Si se adoptara la decisión de impedir la salida de una aeronave, debe comunicarse de inmediato a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo a fin de garantizar la seguridad de otras aeronaves.

Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves

Para aislar la aeronave bajo sospecha, cada aeropuerto debería asignar un puesto aislado de estacionamiento al cual pueda trasladarse tal aeronave. El lugar debería estar a un mínimo de **100m** de todo otro puesto de *estacionamiento de aeronaves, calle de rodaje, pista, edificio, área pública, área de depósito de combustible o de almacenamiento para explosivos o material incendiario*. El puesto aislado de estacionamiento también podría utilizarse para aeronaves objeto de apoderamiento ilícito que requieran servicios o atención especiales.

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

Si se encuentra a bordo de una aeronave, o en el equipo, los edificios o las instalaciones, un objeto o sustancia sospechosos, es esencial ocuparse del caso tan pronto como sea posible. El transporte de tal objeto o sustancia fuera del aeropuerto a través de áreas públicas crea riesgos innecesarios.

Se recomienda que en los aeropuertos haya un área aislada de desmantelamiento. Dicho lugar debería estar próximo, pero a no menos de 100m, del puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.

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

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

En todos los casos, quien recibe un mensaje debería acusar recibo de forma que el originador sepa que el mensaje ha sido entregado,

Algunos Estados han establecido en sus aeropuertos la norma de que todo paquete sospechoso puede ser destruido allí donde se encuentre de la forma más rápida posible, utilizando mangueras de agua y ciertos métodos pirotécnicos.

ORIENTACIÓN PARA CASOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Servicios de tránsito aéreo

Debería enviarse la información siguiente con los detalles de que pueda disponerse:

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

Equipo para la tripulación de vuelo:

Es conveniente otorgar a la tripulación textos técnicos sobre navegación de emergencia para lugares que no estén en la ruta regular. Los ayudarán a aterrizar con seguridad en un aeropuerto con el cual no esté familiarizada.

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

Control de tránsito aéreo:

Las aeronaves que sean apoderadas ilícitamente o de amenazadas de bomba deben **considerarse en situación de emergencia y recibir el trato correspondiente**.

La aeronave deberá estar dotada de un respondedor con el **código fijo de 7500** para dar la alerta a todas las estaciones radar que tengan radar secundario de vigilancia o la tripulación de vuelo debería utilizar lenguaje claro para el intercambio de información con las autoridades de control en tierra.

Los controladores de tránsito aéreo deberán:

- a) estar preparados para reconocer mensajes en lenguajes claros o disimulado que indiquen lo que ha ocurrido o que está a punto de ocurrir
- b) notificar inmediatamente a su supervisor cualquier información recibida por transmisiones de radio, mensajes de fuentes fidedignas, observaciones visuales o radar acerca del apoderamiento ilícito de una aeronave. El supervisor debería, a su vez, notificar inmediatamente el caso:
 - 1. A la autoridad de seguridad competente y a la autoridad de aviación civil;
 - 2. A la administración competente del aeropuerto,
 - 3. Al organismo de búsqueda y salvamento competente,
 - 4. Al propietario/explotador de la aeronave,
 - 5. A otros organismos gubernamentales; y
 - 6. A las dependencias de tránsito aéreo adyacentes,

c) Cumplir, en los trámites de control de tránsito de una aeronave que haya sido objeto de apoderamiento ilícito, con lo siguiente:

- 1) Ser discretos en las comunicaciones con el piloto y oír atento a las solicitudes del piloto,
- 2) Vigilar la aeronave y aplicar los procedimientos normales de control que no exijan transmisiones o respuestas del piloto, excepto en el caso de que el piloto ya haya establecido las comunicaciones;
- 3) Si se envían aeronaves para interceptar y escoltar a la que es apoderada ilícitamente, brindar toda la ayuda posible a la aeronave interceptora para que pueda situarse algo por detrás y por encima de la aeronave.

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

a) si la aeronave está en tierra:

- Negarle la autorización de despegue hasta que se hayan adaptado las medidas para determinar que la amenaza es falsa y que puede autorizarse la continuación del vuelo o hasta que la aeronave y su contenido hayan sido registrados y la autoridad competente los declare libres de amenaza.
- Después de negar la autorización, la torre de control debería ordenar que se despejen las calles de rodaje y las pistas afectadas, e indicar a la aeronave que ruede o que sea remolcada hacia el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.
- Al mismo tiempo, debería darse la alerta a los servicios de salvamento, extinción de incendios y seguridad de conformidad con el plan de seguridad del aeropuerto;

b) si la aeronave está en vuelo:

- Autorizar a aterrizar de conformidad con los procedimientos de emergencia establecidos si así lo solicita el piloto al mando.
- La decisión de actuar en uno u otro sentido es responsabilidad exclusiva del piloto al mando.
- Si decidiera continuar el vuelo, la aeronave debería considerarse como sospechosa y la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, debería imponer una separación adecuada para no poner en peligro a otras aeronaves.

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

Esta información debe distribuirse localmente a la autoridad de seguridad competente, a las dependencias de tránsito aéreo interesadas y otras entidades pertinentes lo mas rápido posible.