

Aspectos generales de seguridad en la aviación



SEC .

1.- Aspectos generales de seguridad en la aviación.

1.1.- Organismos Nacionales que velan por la seguridad aeroportuaria.

1.1.1.- AESA

- ✓ Se crea en 2008 con el Real Decreto RD184/2008.
- ✓ Realiza inspecciones para comprobar el cumplimiento del PNS.
- ✓ Planifica y realiza inspecciones AVSEC y tiene potestad sancionadora.



1.1.2.- AENA aeropuertos.

- ✓ Es el gestor de los aeropuertos de España dependiendo del Ministerio de Fomento.
- ✓ Sus funciones son dirigir, coordinar y administrar los aeropuertos

1.1.3.- Guardia civil

- ✓ Responsable de controles de seguridad, seguridad de áreas restringidas y críticas, aduanas y control fiscal.

1.1.4.- Policía Nacional (CNP).

- ✓ Responsable de la seguridad en zonas públicas, control documental e inmigración.



1.1.5.- La Comisión Europea.

- ✓ Sus reglamentos son de obligado cumplimiento para todos los Estados miembros.

1.2.- Actos de interferencia ilícita contra la Aviación Civil.

- ✓ Son aquellos actos que suponen una amenaza contra la seguridad del transporte aéreo, desde colocación de explosivos a bordo de la aeronave hasta maniobras de apoderamiento ilícito.

1.3.- Actos terroristas y amenazas actuales.

- ✓ Los motivos para una interferencia ilícita son variados. Razones políticas, económicas, religiosas, trastornos psicológicos y huida de personas han sido algunas de las razones.



- ✓ El operador establecerá, mantendrá y pondrá en práctica programas aprobados de entrenamiento que permitan a su tripulación tomar medidas adecuadas para evita actos de interferencia ilícita y/o reducir al mínimo las consecuencias de tales sucesos.
- ✓ Toda aeronave que esté siendo objeto de interferencia ilícita hará lo posible por notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho
- ✓ Cuando una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita deba apartarse de la ruta asignada o del nivel de crucero asignado sin poder establecer contacto radiotelefónico con el ATS, el piloto al mando deberá cuando sea posible:
 - tratar de radiodifundir advertencias en la frecuencia VHF de emergencia y en otras frecuencias apropiadas
 - continuar el vuelo a un nivel que difiera 300m (1000ft) de los niveles de crucero utilizados normalmente por los vuelos
 - se espera que una aeronave equipada con respondedor SSR (XPDR) lo haga funcionar en el Modo A, **Clave 7500**, para indicar específicamente que es objeto de interferencia ilícita



1.4.- Tipos de interferencia ilícita

Hay multitud de tipos, pero los más importantes podrían ser:

1.4.1.- Sabotaje de Aeropuertos y de Aeronaves

Es el apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra, toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos y aeropuertos.

1.4.2.- Secuestro.

Es el acto por el que se le priva de la libertad de forma ilegal a una persona o grupo de personas, normalmente durante un tiempo determinado, y con el objetivo de conseguir un rescate u obtener cualquier tipo de crédito político o mediático.



El secuestro se suele dar en vuelo (se considera un avión en vuelo desde el cierre hasta la apertura de puertas), fundamentalmente antes del despegue. Los secuestradores suelen portar armas, explosivos o líquidos inflamados o, en su defecto, simularlo.

El Comandante informará a la tripulación y a los pasajeros (si las circunstancias lo permiten) de la situación, dando instrucciones a los primeros e instando a los segundos a permanecer tranquilos y seguir las indicaciones de la tripulación, absteniéndose de realizar acciones que puedan deteriorar la situación.

No se debe permitir bajo ningún concepto el acceso del secuestrador a la cabina de vuelo.

Los tcp se abstendrán de opinar/discutir con los secuestradores.

Al poner 7500 en el transponder (XPDR) la dependencia ATC no iniciará llamadas a la aeronave, pero dará toda clase de facilidades y responderá inmediatamente.





SEC .

1.4.3.- Amenaza de Bomba. Bomba a bordo

Tanto el personal de las aerolíneas, como las aeronaves y las instalaciones son vulnerables. La mejor defensa es la elaboración cuidadosa de un plan y a la medida de la aerolínea.

Todas las bombas tienen tres elementos esenciales (fuente de energía, iniciador y carga explosiva) cuya combinación da lugar a una explosión, evitándose esta si se elimina uno de los tres.

Si la amenaza de bomba es en tierra:

- Se consultará a las Autoridades del aeropuerto.
- Se informará al ATC (solicitando equipos de emergencia).
- Se desembarcará al pasaje (con equipaje de mano y escaleras es un desalojo rápido controlado, sin equipaje y por rampas es una evacuación rápida de emergencia), asilándolos posteriormente en una sala.
- Se aislará la aeronave hasta una hora después del ETA retirando todos los medios del avión



- Tras esa hora se descargará equipaje y carga, registrando el avión (completo), buscando cualquier artefacto sospechoso (por imagen o posición) y registrando con los pasajeros y tripulación sus equipajes.
- Se cambiará de avión siempre que sea posible.

Si se encuentra la bomba con el avión **en tierra** no se tocará, realizando los cuatro primeros pasos de amenaza de bomba con avión en tierra y manteniendo después al pasaje a más de 500m de la aeronave (a barlovento).

Si la amenaza es **en vuelo** (ya sea por un mensaje en el avión o por una amenaza externa comunicada) se indicará al Comandante la naturaleza del aviso, las probabilidades de que el autor esté a bordo, el tipo y cualquier pista que pueda indicar alguna información de valor, la comprobación del pasaje (tanto como posible objetivo de la amenaza como causante de la misma). Si es viable se hará un registro completo de la aeronave por parte de la tripulación de cabina.





Si se realiza un hallazgo de la bomba en vuelo se declarará inmediatamente una situación de emergencia, informando al ATC de ella, del lugar de aterrizaje (planificado el primer aeropuerto disponible) y de que tras parar el avión se realizará una evacuación, solicitando equipos de emergencia.



SEC .

Si el aterrizaje se va a realizar de forma inmediata:

- Se encenderán las señales de Cinturones y No fumar (aparatos electrónicos).
- Se notificará la situación al pasaje.
- Desde Cabina de vuelo se realizará una aproximación suave, con velocidad menor de lo habitual y evitando maniobras y virajes bruscos.
- Se alejará lo más posible a los pasajeros de la bomba (especial atención al centrado del avión).
- Se desconectarán las tomas eléctricas no vitales para el vuelo cercanas a la bomba.
- Se colocarán mantas y almohadas mojadas alrededor del artefacto con cuidado de no mojarlo.
- Se evacuará el avión al detenerlo, realizando una maniobra de abandono rápido de la pista (habiéndose realizado el procedimiento de evacuación prevista).



Si se sospecha que la bomba presenta un riesgo de explosión antes de aterrizar se deberá manipular cuanto menos mejor (se deberá requerir la presencia de expertos en explosivos por si los hubiese a bordo), se contactará con el ATC describiendo las características del paquete sospechoso, para que puedan ayudar en la operación desde tierra y no se deberá, bajo ningún concepto:

- Cortar o tocar cables, cintas o cuerdas tensas.
- No abrir paquetes cerrados.
- Desconectar conexiones.



1.4.4.- Lista de comprobación de los procedimientos de búsqueda de artefacto en el avión (EU-OPS 1.1250).

El operador garantizará que haya a bordo una lista de comprobación de los procedimientos que deben seguirse para efectuar la búsqueda de bombas o artefactos explosivos improvisados, si se sospecha un sabotaje, y para inspeccionar los aviones en busca de armas, explosivos u otros dispositivos, cuando el avión pueda ser objeto de interferencia ilícita. La lista de comprobación se basará en normas de actuación en caso de encontrar a bordo una bomba o un objeto sospechoso, y la información, sobre los lugares del avión en los que pueda ocultarse una bomba con el mínimo riesgo.

Cabina de Vuelo. El registro de la Cabina de Vuelo incluirá:



- Asiento
- Bolsas de los asientos y compartimentos
- Cajas de los chalecos salvavidas
- Compartimento de las máscaras de oxígeno y gafas anti humo
- Bibliotecas de Manuales
- Parte superior del panel de los pilotos
- Zona de los pedales del timón de dirección
- Alojamiento de los parasoles
- Armario de ropa tripulación
- Alojamiento de las cuerdas de evacuación
- Alojamiento del hacha emergencia

Área Galleys. El registro en Áreas de cocina incluirá:



- Asientos TCP
- Todos los compartimentos
- Armarios
- Accesos a los alojamientos dentro de los paneles de luces
- Carritos y alojamientos
- Bolsas de basura y su alojamiento
- Alojamiento de toboganes (puerta de entrada y servicio)
- Lavabos
- Todos los contenedores y sus alojamientos
- Encima de las puertas de entrada y servicio

Cabina de Pasajeros. El registro en la Cabina de Pasajeros incluirá:

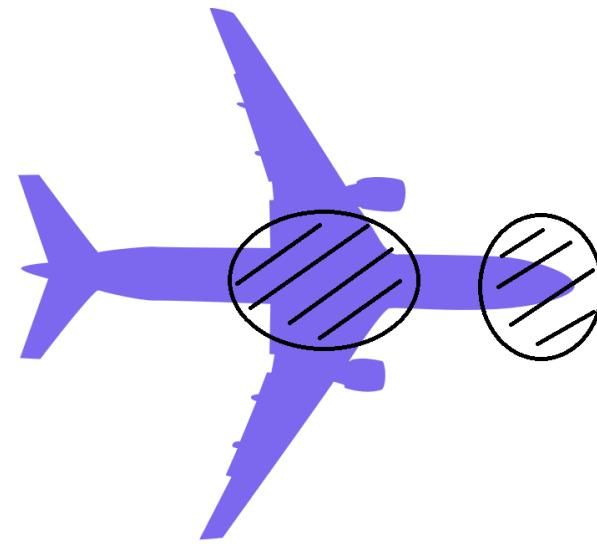


- Los asientos de pasaje y la parte del suelo correspondiente
- Compartimentos portaequipajes
- Alojamiento chalecos salvavidas
- Bolsa detrás de los asientos
- Compartimento de ventanas de emergencia
- Armarios
- Lavabos y contenedores en los lavabos
- Botiquines
- Alojamiento de los toboganes

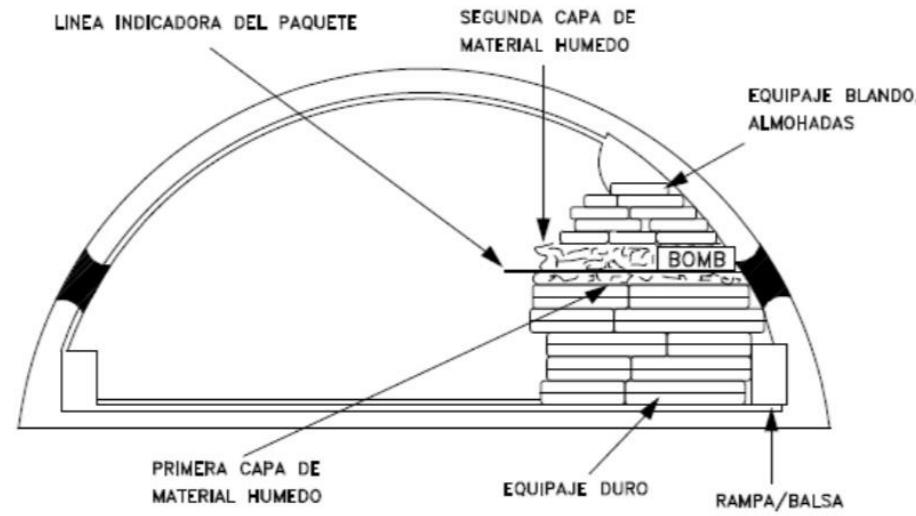


1.4.5.- Procedimiento de recolocación de paquete sospechoso.

El artefacto no se moverá jamás de su localización a no ser que se encuentre en una de las zonas críticas de la aeronave, se sospeche de su posible explosión o no se pueda realizar un aterrizaje inmediato. El lugar indicado para llevar el artefacto minimizando los daños es la puerta trasera del lado R del avión (Least Risk Bomb Location LRBL)



Para trasladarlo lo hará solo una persona, habiendo comprobado previamente que al levantarla no se corta ningún cable o conexión (pasando por debajo muy suavemente un papel). Se llevará estable y sin dilación al LRBL que estará preparado con capas de maletas (no rígidas), mantas, almohadas y ropa mojadas, un material que impida el paso del agua, el artefacto (a la altura del maneral de la puerta), otro material que impida el paso del agua y otra capa por encima de mantas, almohadas y ropas mojadas. Se recomienda marcar con un elemento tipo cuerda la altura exacta del artefacto. La rampa de esa puerta la tendremos que DESARMAR.



1.5.- Seguridad frente a actos de interferencia ilícita.

1.5.1.- Seguridad en cabina de vuelo. EU-OPS 1.1255

- a) En todos los aviones cuya cabina de vuelo tenga puerta, esta deberá poderse cerrar con cerrojo desde dentro, y se establecerán procedimientos mediante los cuales la Tripulación de Cabina pueda informar a la tripulación de vuelo en caso de producirse en la cabina de pasajeros actividades sospechosas o infracciones contra la seguridad.

- b) El cerrojo debe poder abrirse desde cada uno de los puestos de pilotaje y el diseño de la puerta no entorpecerá las operaciones de emergencia, y cumplirá los requisitos operacionales establecidos:



- La puerta estará simplemente cerrada antes de encender los motores para el despegue y cerrada con cerrojo cuando lo requieran el procedimiento de seguridad o el Comandante, hasta que se apaguen los motores después del aterrizaje, salvo cuando se considere necesario que entren o salgan de cabina de vuelo personas autorizadas.
- Se proveerán medios para que cada piloto pueda, desde su puesto, vigilar la zona adyacente a la cabina de vuelo en medida suficiente para identificar a las personas que soliciten entrar en cabina de vuelo y para detectar comportamientos sospechosos.

1.5.2.- Seguridad en cabina de pasajeros. Registro de seguridad

Las compañías aéreas realizan registros de seguridad una vez hayan sido desembarcados pasajeros y equipaje de bodega:



- Al inicio de la rotación de un avión.
- En los cambios de tripulación.
- En algunos aeropuertos nacionales
- Cuando existan motivos fundados para sospechar que personas no autorizadas han tenido acceso a la aeronave.
- En vuelos con destino Israel.

Si en el avión no hay sospecha de acceso de personal no autorizado, en los vuelos domésticos y/o dentro de espacio económico europeo no se debe realizar el chequeo de seguridad. Si el avión hace escala de tránsito quedaría exento del registro, pero si hay pasajeros que desembarcan se deberá asociar al resto de pasajeros con su equipaje para comprobar que los pasajeros desembarcados no dejan objeto alguno.



Siempre se rellenará el impreso Security Search que consta de dos hojas (blanca y amarilla generalmente) en las que el Comandante y el Sobrecargo deberán incluir sus datos y firma.

Se deben inspeccionar:

- Cabina de vuelo (pilotos).
- Inspección exterior (incluye bodegas y zonas adyacentes, compartimentos y paneles de servicio y tren de aterrizaje). El supervisor de rampa puede confirmar la seguridad de la bodega. Es realizada por pilotos.
- Cabina de pasajeros (compartimentos de equipajes, lavabos, galleys, cubos de basura, almacenes, respaldos de los asientos, suelos).
- Se chequearán al azar un 10% de las bolsas de los chalecos salvavidas.
- Si el avión se encuentra en una zona crítica del aeropuerto el registro se puede realizar con los proveedores (catering, limpieza) a bordo y si es zona no crítica puede realizarse con ellos también, pero si han sido controlados todos los artículos que estén descargando/utilizando.



2.- Normativa vigente relativa a la seguridad en aviación

2.1.- Normativa aplicable

El responsable máximo de la seguridad aeroportuaria es el Secretario de Estado de Transportes (Ministerio de Fomento) que delega en AESA el desarrollo y los aspectos prácticos de la implantación del Programa Nacional de Seguridad (PNS)

Es fundamental que los trabajadores colaboren:

- Conociendo y cumpliendo la normativa;
- Observando nuestro entorno;
- Informando de las situaciones anómalas;
- Tomando precauciones con los objetos sospechosos.



2.1.1.- PNS (Programa Nacional de Seguridad)

El objetivo del PNS es establecer la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves, aeropuertos y sus instalaciones, frente a actos de interferencia ilícita, perpetrados en tierra o en aire, preservando la regularidad y eficiencia del tránsito aéreo nacional e internacional en el Estado español y su espacio aéreo.

2.1.2.- PNC (Programa Nacional de Calidad).

El objetivo del PNC se basa en verificar que las medidas de seguridad de la aviación se aplican de manera eficaz y adecuada, y determinar el grado de cumplimiento de lo dispuesto en el Programa Nacional de Seguridad, mediante actividades de supervisión del cumplimiento.



2.1.3.- PNF (Programa Nacional de Formación).

El objetivo del PNF es garantizar que todo el personal implicado en la actividad aeroportuaria tiene los conocimientos necesarios, de acuerdo a su ocupación, para aplicar de forma efectiva medidas de seguridad preventivas contra actos de interferencia ilícita y hacer frente a situaciones en las que seguridad de la aviación civil se vea amenazada.

Seguridad de la aeronave:

Las aeronaves deben protegerse con medidas especiales de seguridad para que no puedan acceder a ellas personas que puedan introducir objetos prohibidos o atentar contra la seguridad en vuelo.

Los aviones en tierra deben dejar todas sus puertas cerradas y la compañía debe asegurarse de que no acceden a su interior personas que no deban acceder o no estén acreditadas para ello.



Control de equipaje:

- Equipaje: tanto el equipaje que accede a cabina junto con los pasajeros como el que se transporta en bodega deben pasar un control de Rayos X al 100%.
- Protección de pasajeros y equipaje (pasajeros conflictivos): hay procedimientos de actuación específicos para proteger a los pasajeros y los equipajes en espera de embarcar y para proceder con los pasajeros potencialmente conflictivos que pueden poner en peligro la seguridad de un vuelo.
- Carga y correo: las mercancías y el correo aéreo están sujetos a procedimientos especiales de seguridad.
- Provisiones y suministros: tanto las provisiones a bordo de los aviones como los suministros de los aeropuertos son también sometidos a medidas de seguridad para impedir que puedan introducir objetos prohibidos camuflados entre ellos.



- Acreditaciones: los colores de las acreditaciones determinan las zonas a las que pueden acceder los portadores de las mismas para desarrollar su actividad laboral.

El poseedor de una acreditación está obligado a:

- ✓ Llevarla siempre en lugar visible.
- ✓ No prestarla nunca a nadie;
- ✓ Llevarla siempre en vigor (renovarla antes de que caduque);
- ✓ Denunciar de inmediato su extravío (o sustracción) si se produce.
- ✓ Debes solicitar una provisional en la Oficina de Seguridad del Aeropuerto.
- ✓ Usarla sólo en horas de trabajo;
- ✓ Devolverla a la Oficina de Seguridad una vez terminado su período de validez
- ✓ Acceder únicamente a las zonas permitidas por la acreditación.



Otros tipos de acreditaciones:

- Acreditaciones para visitas: llevan una V y sólo son válidas para un día
- Acreditaciones para personas con motivos operativos: deben ir siempre acompañados por una persona con acreditación. Deben mostrar la fecha de validez y autorizan el acceso y permanencia a las zonas a las que estén autorizadas las personas acreditadas acompañantes.



3.- PNS

3.1.- Capítulo 4 (Registro de seguridad).

Pasajeros y equipaje de mano

- Todos los pasajeros de un vuelo inicial, los pasajeros en transferencia y los pasajeros en tránsito, así como su equipaje de mano, se someterán a inspección para evitar que se introduzcan artículos prohibidos en las zonas restringidas de seguridad y a bordo de una aeronave.
- Los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano podrán quedar exentos de inspección cuando:



- ✓ Permanezcan a bordo de la aeronave.
- ✓ No se mezclen con los pasajeros en espera de embarcar ya inspeccionados, salvo aquéllos que embarquen en la misma aeronave.
- ✓ Procedan de un Estado miembro, a menos que la Comisión o ese Estado miembro hayan informado que dichos pasajeros y su equipaje de mano no pueden considerarse inspeccionados de acuerdo con las normas básicas comunes.
- ✓ Procedan de un tercer país en el que las normas de seguridad aplicadas han sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes.



Inspección de pasajeros

La inspección se realizará por alguno de los métodos siguientes:

- a) Inspección manual.
- b) Inspección mediante el paso a través de un arco detector de metales. Cuando se utilice este sistema, deberán hacerse también inspecciones manuales aleatorias de los pasajeros;
- c) Perros detectores de explosivos en combinación con el punto a)

Los pasajeros con movilidad reducida estarán también sujetos a una inspección de tal forma que se asegure que la persona que está siendo controlada no lleve consigo ningún objeto prohibido.

Su equipaje de mano será inspeccionado de la misma forma que el del resto de pasajeros.



Si el pasajero utiliza una silla de ruedas, camilla, muleta o bastón, se someterá dicho objeto a inspección como equipaje de mano.

Se deberá ofrecer la posibilidad de una inspección en privado a los pasajeros que presentan alguna minusvalía o para aquellos que justifiquen tal necesidad.

Inspección del equipaje de mano.

El equipaje de mano se inspeccionará por alguno de los métodos siguientes:

- a) Inspección manual completa del contenido de cada bolso o maleta.
- b) Se pasará por un equipo de rayos X.
- c) Equipo de detección de explosivos (EDS).
- d) Perros detectores de explosivos en combinación con el punto a).



Requisitos adicionales:

- En caso de que el operador no pueda determinar si el equipaje de mano contiene o no artículos prohibidos se procederá a la apertura del equipaje de mano y al registro manual del mismo.
- Cuando la densidad de un artículo dificulte el análisis del contenido del equipaje de mano se extraerá dicho artículo del equipaje. El equipaje se someterá a un nuevo control y el objeto se inspeccionará por separado como equipaje de mano.
- Ante cualquier fallo de los equipos, se procederá a la inspección manual del equipaje de mano, debiendo tener en cuenta que el evitar demoras en el proceso de pre-embarque no vaya en detrimento de la seguridad.
- Si un pasajero trata de introducir sin autorización en la zona restringida un arma, explosivo o cualquier otro artículo prohibido incluido en el Adjunto C, le será retirado. Si, además, el portador del objeto lo hace violando otra normativa, tanto el objeto como su portador, si procede, quedarán a disposición de las Autoridades competentes.



- Los ordenadores portátiles y cualquier otro dispositivo electrónico deberán extraerse del equipaje de mano para su inspección.
- Cualquier equipaje de mano en el que sea encontrado un dispositivo electrónico de tamaño significativo durante la inspección será sometido de nuevo a inspección. Se pasarán por separado por el equipo de rayos X o EDS el equipaje de mano y el dispositivo electrónico detectado.
- Los abrigos y chaquetas, o prendas de abrigo equivalentes, deberán ser inspeccionados como un elemento separado del equipaje de mano.
- El personal de seguridad podrá solicitar a los pasajeros que se quiten las prendas que se lleven en la cabeza (gorras, turbantes, sombreros, pañuelos...) para su inspección.
- En aquellos casos en los que el pasajero justifique su preferencia por no quitarse dicha prenda en público, se realizará la inspección en privado.



- Cuando se transporten animales vivos como equipaje de mano, éstos y sus jaulas o embalajes serán inspeccionados.

Material médico especial

A los pasajeros que precisen portar material médico especial que pudiera catalogarse como artículo prohibido (agujas hipodérmicas y otro material clínico), se les permitirá acceder a la zona restringida con dicho material, siempre que acrediten convenientemente la necesidad de su uso y después de proceder a su inspección.

Se permitirá llevar en el equipaje de mano medicinas para su uso durante el viaje, presentándolas separadamente en los controles de seguridad, pero no dentro de la bolsa transparente. Se podrá solicitar una prueba de autenticidad en el control de seguridad (el nombre del pasajero debe figurar en la receta o documento similar impreso emitido por un médico)



Adicionalmente, se permitirá llevar en el equipaje de mano líquidos de tamaño superior a los 100ml que deban ser utilizados durante el viaje bien por necesidades médicas o por necesidad de dietas especiales, incluyendo comida infantil. Cuando sea requerido, el pasajero deberá mostrar la autenticidad del líquido.

Asimismo, estará exento de inspección el material de salvamento condicionado por la premura de tiempo (órganos para trasplante, plasma, envíos urgentes de medicamentos), a condición de que procedan de una fuente conocida y vayan acompañados de la documentación pertinente.

Inspección de líquidos, aerosoles y/o geles (LAG's)

En la categoría de líquidos, aerosoles y geles (LAG's) se incluyen las pastas, lociones, mezclas de sustancias líquidas o sólidas, y el contenido de envases a presión, tales como: pasta dentífrica, gel, bebidas, sopas, siropes, perfume, espuma de afeitar, y cualquier otro producto de consistencia similar.



- a) Una vez retirados los LAG's del equipaje de mano, el pasajero deberá presentar todos los LAG's en envases con una capacidad no superior a 100ml y empaquetados en una bolsa de plástico transparente cerrada cuya capacidad no exceda de un litro. Sólo se permitirá una bolsa por pasajero.
- b) Los contenedores utilizados para el depósito de líquidos en los filtros de seguridad contarán con las medidas de seguridad apropiadas que impidan el acceso de los pasajeros a los mismos;
- c) El personal de seguridad podrá realizar comprobaciones aleatorias de los líquidos que introduce el personal laboral, incluida la tripulación.



Verificación de documentación

a) La documentación que aportarán los pasajeros, para confirmar que su identidad se corresponde con la tarjeta de embarque, en los mostradores de facturación y puertas de embarque, será la siguiente:

Tipo de vuelo (origen España)	Tipo de pasajero	Documentación necesaria	
Doméstico (Nacional)	Nacional	>14 años	DNI o Pasaporte no necesariamente en vigor. Carné de conducir emitido en España
		< 14 años	Exento (responsable persona con quien viaja). Si viaja sólo DNI/Pasaporte no necesariamente en vigor.
	UE /Schengen (1)		DNI o Pasaporte no necesariamente en vigor. Carné de conducir emitido en España. Permiso de residencia en vigor (español o Schengen).
	Terceros países		DNI o Pasaporte en vigor. Carné de conducir emitido en España. Permiso de residencia en vigor (español o Schengen).
	UE / Schengen (1)	Nacional	Pasaporte (2) o DNI en vigor
		UE / Schengen(1)	Pasaporte o documento de identidad en vigor
		Terceros países	Pasaporte o documento de viaje válido en vigor
Terceros países	Nacional		Pasaporte en vigor
		UE / Schengen(1)	Pasaporte o documento de viaje válido en vigor
	Terceros países		Pasaporte o documento de viaje válido en vigor

(1) Incluye Andorra y Liechtenstein.

(2) Los españoles que viajen a Alemania, Austria, Bélgica, Francia, Holanda, Italia,

Liechtenstein, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Portugal, Suecia y Suiza pueden viajar con el pasaporte caducado hasta cinco años después de finalizado su periodo en vigor.



b) Antes de acceder a la zona crítica de seguridad a través del control de seguridad, se solicitará al pasajero su tarjeta de embarque aceptada para el viaje con un transportista aéreo.

Artículos prohibidos

La lista de artículos prohibidos para transporte en cabina de pasajeros deberá estar disponible al público, al menos, en los mostradores de facturación y ser congruente con la relación de artículos prohibidos incluida en el Adjunto C (ver capítulo 4 de este manual) del PNS.

Transporte Autorizado de Armas

- Tenencia autorizada de armas en la cabina de pasajeros.

De la obligación de transportar sus armas en bodega se excluye al personal de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad previamente autorizado, así como aquellos que el Ministerio del Interior excepcionalmente autorice cuando las circunstancias así lo determinen.



- Transporte autorizado de armas y objetos que puedan ser utilizados como instrumentos ofensivos, en lugares que no son de acceso libre.

Las armas de cualquier categoría y los objetos que se considere que puedan ser utilizados como instrumentos ofensivos (Adjunto F) no podrán ser transportados como equipaje de mano, por lo que deben transportarse en régimen de equipaje facturado.

Para aceptar como equipaje facturado las armas de cualquier categoría y las municiones, excepto las armas blancas, será necesaria la autorización de la Intervención de Armas del Aeropuerto. En aquellos casos que no se requiera esta autorización (armas blancas...), será suficiente para el transporte, que vayan convenientemente embaladas en una caja o estuche.

Las armas que se transporten como equipaje facturado deberán ir separadas de su munición.



El bulto que contenga armas será identificado por la compañía aérea o su agente de asistencia en tierra y además de su etiqueta de facturación, incluirá en su interior una copia de la autorización expedida por la Intervención de Armas del Aeropuerto de origen.

Al interesado se le entregará el resguardo de la etiqueta de facturación de equipaje, que unida a la autorización expedida por la Intervención de Armas, en su caso, le permitirá retirar el arma de que se trate en el aeropuerto de destino.



4.- Artículos prohibidos para su transporte en cabina de pasajeros (PNS adjC)

Los pasajeros no estarán autorizados a introducir en la zona restringida de seguridad ni en la cabina de una aeronave los artículos que se enumeran a continuación:

a) Armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles

Cualquier objeto que pueda utilizarse para causar heridas graves mediante la descarga de un proyectil, o parezca poder hacerla, como son:

- Todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas.
- Pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales.
- Piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescopicas.
- Armas de aire comprimido y C02, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines.
- Pistolas lanza-bengalas y pistolas «Starter» de salida o de señalización.
- Arcos, ballestas y flechas.
- Hondas y tirachinas.
- Arpones y fusiles de pesca.



b) Dispositivos para aturdir

Dispositivos destinados específicamente a aturdir o inmovilizar, entre los que se incluyen:

- Dispositivos para provocar descargas, tales como pistolas para aturdir, pistolas eléctricas tipo
- «Taser» o porras para aturdir.
- Aturdidores para animales y pistolas de matarife.
- Productos químicos, gases y nebulizadores neutralizadores o incapacitantes, tales como macis, rociadores de sustancias picantes, aerosoles de pimienta, gases lacrimógenos, rociadores de ácido y aerosoles repelentes de animales.

c) Objetos de punta afilada o borde cortante



Cualquier objeto de punta afilada o un borde cortante que puedan utilizarse para causar heridas graves, como son:

- Artículos concebidos para cortar, tales como hachas.
- Piquetas y picos para hielo.
- Navajas y cuchillas de afeitar.
- Cúter.
- Cuchillos y navajas con hojas de una longitud superior a 6 cm.
- Espadas y sables.
- Tijeras cuyas hojas superen los 6 cm de longitud a partir del eje.
- Bastones de esquí y excursionismo.
- Equipos de artes marciales punzantes o cortantes.



d) Herramientas de trabajo

Herramientas que puedan utilizarse bien para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, entre las que se incluyen:

- Palancas.
- Taladros y brocas, incluidos taladros eléctricos portátiles sin cable.
- Herramientas dotadas de una hoja o eje de más de 6 cm de longitud que puedan ser usadas como arma, tales como los destornilladores y formones.
- Sierras, incluidas sierras eléctricas portátiles sin cable.
- Sopletes.
- Pistolas de proyectil fijo y pistolas grapadoras.



e) Instrumentos contundentes

Cualquier instrumento contundente que pueda provocar lesiones cuando se utilicen para golpear, como son:

- Bates de béisbol y softball.
- Palos y bastones tales como porras y cachiporras.
- Equipos para artes marciales

f) Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios

Cualquier sustancia y dispositivo explosivo e incendiarios que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, como son:

- Municiones.
- Fulminantes.
- Detonadores y espoletas.
- Reproducciones e imitaciones de explosivos y dispositivos explosivos.
- Minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar.
- Fuegos de artificio, y otros artículos de pirotecnia.



- Botes de humo y cartuchos generadores de humo, y
- Dinamita, pólvora y explosivos.

g) Líquidos o sustancias de consistencia similar

Se aplicarán exenciones permitiendo la introducción de líquidos en zona restringida de seguridad en los siguientes casos:

- Líquidos que vayan a ser utilizados durante el viaje y se trate de medicamentos o de complementos dietéticos especiales, incluyendo la comida de los niños. Cuando se solicite, el pasajero deberá probar convenientemente la autenticidad de la exención.
- Líquidos adquiridos en tiendas situadas más allá del punto de control de las tarjetas de embarque y que están sujetos a los procedimientos de seguridad aprobados como parte del programa de seguridad del aeropuerto, a condición de que el líquido sea empaquetado en una bolsa sellada y muestre la prueba de compra en el aeropuerto, en ese día.



- Líquidos adquiridos en las tiendas situadas en áreas restringidas de seguridad que están sujetos a los procedimientos de seguridad aprobados como parte del programa de seguridad del aeropuerto.
- Líquidos adquiridos en otro aeropuerto Comunitario, a condición de que los líquidos estén empaquetados en una bolsa sellada y muestre la prueba de compra en el aeropuerto, en ese día.
- Líquidos adquiridos a bordo de una aeronave de una compañía comunitaria, a condición de que el líquido sea empaquetado en una bolsa precintada y que muestre la prueba de compra efectuada a bordo de la aeronave, en ese día.



7500 LLAMADA DE EMERGENCIA



SEC .



SEC .



SEC .



SEC .



SEC .