DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DEL ECUADOR

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN AERONAUTICA
CARTA DE APROBACIÓN

Fecha: Quito DM, 12 de septiembre del 2017

La Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica, una vez que ha analizado las políticas y procedimientos propuestas y verificado que los mismos no se oponen a la normativa aeronáutica vigente de la República del Ecuador, **APRUEBA** el documento que a continuación se describe.

Nombre del Operador Aéreo: AEROLÍNEAS GALÄPÁGÓS S.A

Nombre del Documento: PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EDICIÓN No. 3, REVISIÓN No. 4.

Nombre del Represente Legal: SR. DAVID ALEMAN

AEROLÍNEAS GALÁPAGOS S.A., debe cumplir a cabalidad los procedimientos y regulaciones establecidos en los siguientes documentos de Seguridad de la Aviación Ecuatoriana:

- Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) , Programa Nacional de Seguridad de Carga, Correo y Suministro Aéreo (PNSCCA), Programa Nacional de Manejo de Crisis (PNMC), Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación (PNIC) y el Programa Nacional de Gestión de la Calidad en Seguridad de la Aviación (PNGC)
- RDAC Parte 1544; y,
- Programa de Seguridad del aeropuerto (PSA) donde opera.

El **PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN,** será evaluado permanentemente y podrá ser enmendado por parte de **AEROLÍNEAS GALÁPÁGOS S.A.** o la Autoridad Aeronáutica Ecuatoriana podrá realizar las recomendaciones/disposiciones pertinentes de modificación, en caso de encontrarse discrepancias con la Legislación Aeronáutica vigente.

f) _____

Crnl. EMT. Avc. (sp) Marcelo Serrano P.
Director de Seguridad y Prevención Aeronáutica DGAC-Ecuador

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
DAC
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

JHFP

Forma AVSEC 042

Copia Impresa No Controlada

CONTENIDO DEL PROGRAMA

PARTE A	**ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD**	**1**
PARTE B	**GESTIÓN DEL RECURSO HUMANO DE SEGURIDAD**	**1**
PARTE C	**MEDIDAS DE SEGURIDAD**	**1**
PARTE D	**GESTIÓN DE AMENAZAS Y RIESGOS**	**1**
PARTE E	**CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD**	**1**
ANEXOS		**1**

Copia Impresa No Controlada

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Copia Impresa No Controlada

AeroGal

PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN AEROGAL

PSAA

Edición No. 03

Revisión No. 04

2017-09-06

Elaborado por: _____

Sandra López

Jefe de Seguridad

Aprobado por DGAC: _____

Quito, Ecuador

00.00.0 INTRODUCCIÓN

Para el propósito de este Programa, AEROLÍNEAS GALÁPAGOS S.A. - AEROGAL, puede ser referida también como “La Aerolínea”, “La Compañía”, “La Empresa” y/o “El Operador”.

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC), podrá ser referida como “Autoridad de Aviación Civil”, “Autoridad”, “Autoridad Aeronáutica”, “DGAC” y/o “Entidad Regulatoria”.

Este Programa, así como las partes que lo componen, ha sido diseñado para cumplir con lo establecido en las leyes, reglamentos y regulaciones aeronáuticas del Ecuador, las políticas de la aerolínea, y donde sea pertinente, con los requisitos de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.); asimismo, con los términos, condiciones y limitaciones contenidas en las Especificaciones Técnicas de Operación (OPSPECS), debidamente actualizadas, según los requisitos de las entidades regulatorias aplicables de los estados a donde opera.

La Aerolínea permitirá a los Inspectores acreditados de la DGAC acceso a sus oficinas, instalaciones y aeronaves a fin cumplan su programa de vigilancia. Cuando la Autoridad Aeronáutica lo requiera, la aerolínea proporcionará en un tiempo razonable tanto la documentación, registros u otros requisitos solicitados.

Asimismo, la Aerolínea facilitará para que los Inspectores acreditados de la DGAC tengan acceso a las oficinas, instalaciones y equipos de las empresas proveedoras de servicio.

El informe de la auditoría o inspección llevada a cabo por la DGAC será materia de la elaboración e implementación del Plan de Acción Correctivo, donde se definirá tanto la forma como el tiempo de cumplimiento, respecto al plazo concedido por la autoridad.

Este Programa y sus partes que lo componen, contiene la organización, políticas, funciones y responsabilidades del personal que labora en la empresa, así como los procedimientos del control operacional de la misma.

De presentarse alguna discrepancia entre los procedimientos y/o políticas establecidas en éste programa y sus partes, con cualquier requerimiento de la Dirección General de Aviación Civil, se acatará lo establecido por la Autoridad Aeronáutica; en todo caso, la seguridad de la aeronave y sus ocupantes está por encima de todo.

La información contenida en este Programa, su elaboración, actualización y vigencia de todo o sus partes es responsabilidad de la Jefatura de Seguridad de la Aviación de la compañía; asimismo, su estado de la información y divulgación corresponde a los funcionarios de AEROGAL asignados para tal fin, cuyas actividades y responsabilidades se encuentran vinculadas a las diversas partes del mismo.

El usuario de cada parte del programa es responsable de reportar a la Jefatura de Seguridad de Aerogal y/o a la Gerencia de Gestión y Aseguramiento de la Calidad cualquier discrepancia, error u omisión, las propuestas de mejora se llevan a cabo siguiendo lo establecido en el Cap. 00.04.00, “Solicitud de Cambios en el Manual”.

Si fuese necesario que se elaboren nuevos manuales o partes/volúmenes significativos de los mismos, se cumplirá con lo establecido en el párrafo anterior. La Aerolínea podrá emitir un programa en distintos volúmenes.
El Programa de Seguridad de la Aviación y sus partes son aprobados por la Dirección General de Aviación Civil, una vez aprobados, serán distribuidos a todas las partes involucradas dentro de la organización, de ser pertinente, a los proveedores de servicios contratados.

El responsable por la calidad del proceso de distribución y disponibilidad de los volúmenes del Programa de Seguridad de la Aviación y sus partes, es el Área de Entandares y Publicaciones Técnicas 2K, monitoreadas por el Departamento de Aseguramiento de la Calidad a través de sus auditores, siguiendo para ello los procedimientos descritos en este programa.

La revisión y actualización de los documentos y procedimientos de la organización se lleva a cabo de acuerdo a información técnica actualizada de fuentes externas vigentes, contenidas en las Regulaciones de Aviación Civil del Ecuador (RDAC), estándares y prácticas recomendadas por la OACI, Directivas de Aeronavegabilidad, Normas Técnicas Complementarias, documentos aprobados del fabricante, publicaciones aeronáuticas y experiencia operacional. Cuando sea pertinente y aplicable, esta información se incorporará en el Programa de Entrenamiento correspondiente.

Este programa y sus partes se encuentra escrito en forma clara, legible, de fácil entendimiento y accesible para todo el personal de la empresa, se presenta en el formato pertinente a las necesidades del mismo, asimismo es producido en español, pudiendo ser traducido al inglés cuando sea requerido.

Nada en el contenido de este programa puede sustituir el ejercicio del buen juicio y decisiones oportunas por parte del personal durante cualquier irregularidad o emergencia.

OBJETIVO DEL PROGRAMA

El objetivo primordial de este Programa es disponer de un documento que contenga políticas y procedimientos de seguridad de aviación, a ser aplicados en las operaciones aéreas de la compañía Aerogal, con el fin de evitar el cometimiento de actos de interferencia ilícita en contra de la seguridad de los pasajeros, tripulantes, personal que labora en los aeropuertos, público en general, garantizando de esta manera la seguridad de las operaciones aéreas en general.

El presente Programa de Seguridad de la Aviación de Aerogal, se centra además en el cumplimiento de los procedimientos de las diferentes normas, estándares de calidad y aeronáuticos, así como las regulaciones aeronáuticas aplicables a nuestra operación de acuerdo a las especificaciones de operación emitidas por la autoridad aeronáutica competente, sin perder de vista la importancia que tiene el desarrollo de prácticas en materia de seguridad en todos los ámbitos de la organización

ALCANCE DEL PROGRAMA

El Programa de Seguridad de la Aviación de Aerogal ha sido desarrollado para su aplicación en todos los procesos relacionados con las operaciones aéreas de la compañía, con la finalidad de que éstas sean conducidas con calidad y seguridad, así como de manera constante y de manera permanente.
El Programa de Seguridad de la Aviación de Aerogal, será aplicable en las estaciones nacionales e internacionales donde opere la compañía y sea aplicable, buscando los más altos estándares de calidad en la aplicación de los mismos.

00.01.01 ÍNDICE GENERAL

Contenido

CONTENIDO DEL PROGRAMA 2
00.00.0 INTRODUCCIÓN 1
OBJETIVO DEL PROGRAMA 2
ALCANCE DEL PROGRAMA 2
00.01.01 ÍNDICE GENERAL 1
00.01.02 ÍNDICE DE ILUSTRACIONES 3
00.01.03 ÍNDICE DE TABLAS 4
00.02.00 LISTADO DE PÁGINAS EFECTIVAS 1
00.03.00 HOJA DE CONTROL DE REVISIONES 1
00.04.00 SOLICITUD DE CAMBIOS DEL PROGRAMA 1
00.05.00 REGISTRO DE CAMBIOS RELEVANTES 1
00.06.00 DISTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA 1
00.07.00 CONTROL DEL PROGRAMA 1
00.08.00 CONTROL DEL PROGRAMA EN FORMA ELECTRÓNICA 1
00.09.00 IDENTIFICACIÓN DE REVISIONES 1
00.10.00 APROBACIONES DE REVISIONES 1
00.11.00 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS 1
PARTE A ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD 1
01.00.00 LEGISLACIÓN 1
01.01.00 LEGISLACIÓN INTERNACIONAL 1
01.02.00 LEGISLACIÓN NACIONAL 1
02.00.00 AUTORIDADES COMPETENTES 1
02.01.00 ADMINISTRACION DE LA AVIACION CIVIL 1
02.02.00 OTROS ORGANISMOS DE SEGURIDAD 1
03.00.00 COMPROMISO CORPORATIVO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1
03.01.00 PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1
03.02.00 POLÍTICA DE SEGURIDAD INTEGRAL 1
03.03.00 COMITÉ DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1
03.03.01 OBJETIVO 1
03.03.02. PERIODICIDAD 1
03.03.03. ASISTENTES 1
03.03.04 RESPONSABILIDADES 1
03.04.00 COMITÉ ESTRATÉGICO AVSEC- CEA 1
04.00.00 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL 1
04.01.00 ORGANIGRAMA DE SEGURIDAD EN AEROGAL 1
04.02.00 PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1
04.03.00 POLÍTICAS LABORALES PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD 1
04.04.00 EVALUACIONES DEL DESEMPEÑO DEL PERSONAL DE SEGURIDAD 1
05.00.00 INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES DE SEGURIDAD 1
05.01.00 COORDINACION Y COMUNICACIONES 1
05.02.00 POLÍTICA DE REPORTE VOLUNTARIO 1
05.03.00 RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN 1
05.04.00 POLÍTICA DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD 1
PARTE B GESTIÓN DEL RECURSO HUMANO DE SEGURIDAD 1
01.00.00 CONTRATACIÓN DE PERSONAL DE SEGURIDAD 1
01.01.00 SELECCIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD 1
02.00.00 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO 1
02.01.00 ENTRENAMIENTO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1
02.02.00 PROGRAMA DE CONCIENCIACIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1
2
PARTE C MEDIDAS DE SEGURIDAD 1
01.00.00 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN AEROGAL 1
01.01.00 CONTROLES DE ACCESOS DE PERSONAS Y VEHÍCULOS 1
01.02.00 CONTROLES DE SEGURIDAD PARA PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO 1
01.03.00 CONTROLES DE SEGURIDAD PARA EQUIPAJE FACTURADO O DE BODEGA 1
01.04.00 SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES 1
01.05.00 CONTROLES DE SEGURIDAD DE LA CARGA, CORREO AÉREO Y MENSAJERÍAS 1
01.06.00 SISTEMA DE REGISTROS 1
PARTE D GESTIÓN DE AMENAZAS Y RIESGOS.....1
01.00.00 GESTIÓN DE AMENAZAS Y RIESGOS 1
01.01.00 PROCEDIMIENTOS EN CASO DE INCREMENTO DE LA AMENAZA 3
01.02.01 GESTION DE LA RESPUESTA ANTE UNA AMENAZA O ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA 1
PARTE E CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD 1
01.00.00 CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD 1
01.01.06 INVESTIGACIÓN DE SEGURIDAD 7
ANEXOS 1
01.00.00 ANEXOS 1
01.01.00 PROCEDIMIENTO PARA EL TRANSPORTE DE ÓRGANOS, TEJIDOS, CÉLULAS Y MUESTRAS BIOLÓGICAS CON FINES DE TRASPLANTE 1

00.01.02 ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Capítulo **Página**

Ilustración 1. *Organigrama de Seguridad en Aerogal* 1

00.01.03 ÍNDICE DE TABLAS

Capítulo **Página**

Tabla 1: Tabla de Evaluación del Empleado 2
Tabla 2: Tabla de Evaluación mediante observaciones 3

00.02.00 LISTADO DE PÁGINAS EFECTIVAS

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
Cubierta	00	04	06-Sep-2017
Introducción			
00.00.00	1	03	27-Dic-2016
00.00.00	2	03	27-Dic-2016
00.01.00	1	03	27-Dic-2016
00.01.00	2	03	27-Dic-2016
00.01.00	3	03	27-Dic-2016
00.01.00	4	03	27-Dic-2016
00.02.00	1	04	06-Sep-2017
00.02.00	2	04	06-Sep-2017
00.02.00	3	04	06-Sep-2017
00.02.00	4	04	06-Sep-2017
00.02.00	5	04	06-Sep-2017
00.02.00	6	04	06-Sep-2017
00.02.00	7	04	06-Sep-2017
00.02.00	8	04	06-Sep-2017
00.03.00	1	02	06-Sep-2017
00.03.00	2	03	27-Dic-2016
00.04.00	1	02	01-Jun-2016
00.04.00	2	02	01-Jun-2016
00.04.00	3	02	01-Jun-2016
00.04.00	4	02	01-Jun-2016
00.05.00	1	04	06-Sep-2017
00.05.00	2	04	06-Sep-2017
00.06.00	1	03	27-Dic-2016
00.06.00	2	03	27-Dic-2016
00.07.00	1	04	06-Sep-2017
00.07.00	2	04	06-Sep-2017
00.08.00	1	03	27-Dic-2016
00.08.00	2	03	27-Dic-2016
00.09.00	1	02	01-Jun-2016
00.09.00	2	02	01-Jun-2016
00.10.00	1	03	27-Dic-2016
00.10.00	2	03	27-Dic-2016
00.11.00	1	02	01-Jun-2016
00.11.00	2	02	01-Jun-2016

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
00.11.00	3	02	01-Jun-2016
00.11.00	4	02	01-Jun-2016
00.11.00	5	04	06-Sep-2017
00.11.00	6	02	01-Jun-2016
00.11.00	7	02	01-Jun-2016
00.11.00	8	02	01-Jun-2016
00.11.00	9	04	06-Sep-2017
00.11.00	10	04	06-Sep-2017

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
APROBADO
FECHA: 12 SET 2017

FIRMA
Lic. Jorge Herrera
ESPECIALISTA AVSEC

Copia Impresa No Controlada

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE A			
01.00.00	1	02	01-Jun-2016
01.00.00	2	02	01-Jun-2016
01.01.00	1	02	01-Jun-2016
01.01.00	2	02	01-Jun-2016
01.02.00	1	02	01-Jun-2016
01.02.00	2	02	01-Jun-2016
02.00.00	1	02	01-Jun-2016
02.00.00	2	02	01-Jun-2016
02.01.00	1	02	01-Jun-2016
02.01.00	2	02	01-Jun-2016
02.02.00	1	04	06-Sep-2017
02.02.00	2	02	01-Jun-2016
03.00.00	1	02	01-Jun-2016
03.00.00	2	02	01-Jun-2016
03.01.00	1	04	06-Sep-2017
03.01.00	2	02	01-Jun-2016
03.02.00	1	03	27-Dic-2016
03.02.00	2	03	27-Dic-2016
03.03.00	1	04	06-Sep-2017
03.03.00	2	04	06-Sep-2017
03.04.00	1	04	06-Sep-2017
03.04.00	2	04	06-Sep-2017
03.04.00	3	04	06-Sep-2017
03.04.00	4	04	06-Sep-2017
04.00.00	1	02	01-Jun-2016
04.00.00	2	02	01-Jun-2016
04.01.00	1	04	06-Sep-2017
04.01.00	2	04	06-Sep-2017
04.01.00	3	04	06-Sep-2017
04.01.00	4	04	06-Sep-2017
04.02.00	1	04	06-Sep-2017
04.02.00	2	04	06-Sep-2017
04.02.00	3	04	06-Sep-2017
04.02.00	4	04	06-Sep-2017

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE A			
04.03.00	1	04	06-Sep-2017
04.03.00	1	04	06-Sep-2017
04.03.00	3	04	06-Sep-2017
04.03.00	4	04	06-Sep-2017
04.04.00	1	04	06-Sep-2017
04.04.00	2	04	06-Sep-2017
04.04.00	3	04	06-Sep-2017
04-04.00	4	02	01-Jun-2016
05.00.00	1	02	01-Jun-2016
05.00.00	2	02	01-Jun-2016
05.01.00	1	04	06-Sep-2017
05.01.00	2	04	06-Sep-2017
05.02.00	1	04	06-Sep-2017
05.02.00	2	04	06-Sep-2017
05.03.00	1	02	01-Jun-2016
05.03.00	2	02	01-Jun-2016
05.04.00	1	04	06-Sep-2017
05.04.00	2	04	06-Sep-2017

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
APROBADO
FECHA: 12 SET. 2017

FIRMA
Lic. Jorge Herrera
ESPECIALISTA AVSEC

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE B			
01.00.00	1	02	01-Jun-2016
01.00.00	2	02	01-Jun-2016
01.01.00	1	04	06-Sep-2017
01.01.00	2	04	06-Sep-2017
01.01.00	3	04	06-Sep-2017
01.01.00	4	04	06-Sep-2017
02.00.00	1	02	01-Jun-2016
02.00.00	2	02	01-Jun-2016
02.01.00	1	04	06-Sep-2017
02.01.00	2	04	06-Sep-2017
02.01.00	3	04	06-Sep-2017
02.01.00	4	04	06-Sep-2017
02.01.00	5	04	06-Sep-2017
02.01.00	6	04	06-Sep-2017
02.01.00	7	04	06-Sep-2017
02.01.00	8	04	06-Sep-2017
02.01.00	9	04	06-Sep-2017
02.01.00	10	04	06-Sep-2017
02.01.00	11	04	06-Sep-2017
02.01.00	12	04	06-Sep-2017
02.01.00	13	04	06-Sep-2017
02.01.00	14	04	06-Sep-2017
02.01.00	15	04	06-Sep-2017
02.01.00	16	04	06-Sep-2017
02.01.00	17	04	06-Sep-2017
02.01.00	18	04	06-Sep-2017
02.01.00	19	04	06-Sep-2017
02.01.00	20	04	06-Sep-2017
02.01.00	21	04	06-Sep-2017
02.01.00	22	04	06-Sep-2017
02.01.00	23	04	06-Sep-2017
02.01.00	24	04	06-Sep-2017
02.01.00	25	04	06-Sep-2017
02.01.00	26	04	06-Sep-2017
02.01.00	27	04	06-Sep-2017
02.01.00	28	04	06-Sep-2017
02.01.00	29	04	06-Sep-2017
02.01.00	30	04	06-Sep-2017
02.01.00	31	04	06-Sep-2017
02.01.00	32	04	06-Sep-2017
02.01.00	33	04	06-Sep-2017
02.01.00	34	04	06-Sep-2017

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE B			

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
APROBADO
FECHA: 12 SET. 2017

FIRMA
Lic. Jorge Herrera
ESPECIALISTA AVSEC

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE C			
01.00.00	1	02	01-Jun-2016
01.00.00	2	02	01-Jun-2016
01.01.00	1	04	06-Sep-2017
01.01.00	2	04	06-Sep-2017
01.01.00	3	04	06-Sep-2017
01.01.00	4	04	06-Sep-2017
01.01.00	5	04	06-Sep-2017
01.01.00	6	04	06-Sep-2017
01.01.00	7	04	06-Sep-2017
01.01.00	8	04	06-Sep-2017
01.02.00	1	02	01-Jun-2016
01.02.00	2	02	01-Jun-2016
01.02.00	3	02	01-Jun-2016
01.02.00	4	02	01-Jun-2016
01.02.00	5	02	01-Jun-2016
01.02.00	6	02	01-Jun-2016
01.02.00	7	02	01-Jun-2016
01.02.00	8	02	01-Jun-2016
01.02.00	9	04	06-Sep-2017
01.02.00	10	04	06-Sep-2017
01.02.00	11	04	06-Sep-2017
01.02.00	12	04	06-Sep-2017
01.02.00	13	04	06-Sep-2017
01.02.00	14	04	06-Sep-2017
01.02.00	15	04	06-Sep-2017
01.02.00	16	04	06-Sep-2017
01.02.00	17	04	06-Sep-2017
01.02.00	18	04	06-Sep-2017
01.02.00	19	04	06-Sep-2017
01.02.00	20	04	06-Sep-2017
01.02.00	21	04	06-Sep-2017
01.02.00	22	04	06-Sep-2017
01.02.00	23	04	06-Sep-2017
01.02.00	24	04	06-Sep-2017
01.02.00	25	04	06-Sep-2017
01.02.00	26	04	06-Sep-2017
01.02.00	27	04	06-Sep-2017
01.02.00	28	04	06-Sep-2017
01.02.00	29	04	06-Sep-2017
01.02.00	30	04	06-Sep-2017
01.02.00	31	04	06-Sep-2017
01.02.00	32	04	06-Sep-2017
01.02.00	33	04	06-Sep-2017
01.02.00	34	02	01-Jun-2016
01.02.00	35	02	01-Jun-2016

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE C			
01.02.00	36	04	06-Sep-2017
01.02.00	37	04	06-Sep-2017
01.02.00	38	04	06-Sep-2017
01.02.00	39	04	06-Sep-2017
01.02.00	40	04	06-Sep-2017
01.03.00	1	04	06-Sep-2017
01.03.00	2	04	06-Sep-2017
01.03.00	3	04	06-Sep-2017
01.03.00	4	04	06-Sep-2017
01.03.00	5	04	06-Sep-2017
01.03.00	6	04	06-Sep-2017
01.03.00	7	04	06-Sep-2017
01.03.00	8	04	06-Sep-2017
01.03.00	9	04	06-Sep-2017
01.03.00	10	04	06-Sep-2017
01.03.00	11	04	06-Sep-2017
01.03.00	12	04	06-Sep-2017
01.04.00	1	04	06-Sep-2017
01.04.00	2	04	06-Sep-2017
01.04.00	3	04	06-Sep-2017
01.04.00	4	04	06-Sep-2017
01.04.00	5	04	06-Sep-2017
01.04.00	6	04	06-Sep-2017
01.04.00	7	04	06-Sep-2017
01.04.00	8	04	06-Sep-2017
01.04.00	9	04	06-Sep-2017
01.04.00	10	04	06-Sep-2017
01.04.00	11	04	06-Sep-2017
01.04.00	12	04	06-Sep-2017
01.04.00	13	04	06-Sep-2017
01.04.00	14	04	06-Sep-2017
01.04.00	15	04	06-Sep-2017
01.04.00	16	04	06-Sep-2017
01.05.00	1	02	01-Jun-2016
01.05.00	2	02	01-Jun-2016
01.05.00	3	02	01-Jun-2016
01.05.00	4	02	01-Jun-2016
01.05.00	5	02	01-Jun-2016
01.05.00	6	02	01-Jun-2016
01.05.00	7	02	01-Jun-2016
01.05.00	8	02	01-Jun-2016
01.05.00	9	04	06-Sep-2017
01.05.00	10	04	06-Sep-2017

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
APROBADO
FECHA: 12 SET. 2017

FIRMA
Lic. Jorge Herrera
ESPECIALISTA AVSEC

CAPITULO	NUM. PAGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE C			
01.06.00	1	04	06-Sep-2017
01.06.00	2	04	06-Sep-2017
01.06.00	3	04	06-Sep-2017
01.06.00	4	04	06-Sep-2017

CAPITULO	NUM. PAGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE C			

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
APROBADO
FECHA: 12 SET 2017
FIRMA
Lic. Jorge Herrera
ESPECIALISTA AVSEC

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE D			
01.00.00	1	02	01-Sep-2015
01.00.00	1	02	01-Sep-2015
01.01.00	1	04	06-Sep-2017
01.01.00	2	04	06-Sep-2017
01.01.00	3	04	06-Sep-2017
01.01.00	4	02	01-Jun-2016
01.01.00	5	02	01-Jun-2016
01.01.00	6	02	01-Jun-2016
01.01.00	7	02	01-Jun-2016
01.01.00	8	04	06-Sep-2017
01.01.00	9	04	06-Sep-2017
01.01.00	10	04	06-Sep-2017
01.01.00	11	04	06-Sep-2017
01.01.00	12	04	06-Sep-2017
01.01.00	13	04	06-Sep-2017
01.01.00	14	04	06-Sep-2017
01.01.00	15	04	06-Sep-2017
01.01.00	16	04	06-Sep-2017
01.01.00	17	04	06-Sep-2017
01.01.00	18	04	06-Sep-2017
01.01.00	19	04	06-Sep-2017
01.01.00	20	04	06-Sep-2017
01.01.00	21	04	06-Sep-2017
01.01.00	22	04	06-Sep-2017
01.02.00	1	04	06-Sep-2017
01.02.00	2	04	06-Sep-2017
01.02.00	3	04	06-Sep-2017
01.02.00	4	04	06-Sep-2017
01.02.00	5	04	06-Sep-2017
01.02.00	6	04	06-Sep-2017

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE D			

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
APROBADO
FECHA: 12 SET. 2017
FIRMA
Lic. Jorge Herrera
ESPECIALISTA AVSEC

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
PARTE E			
01.00.00	1	02	01-Jun-2016
01.00.00	2	02	01-Jun-2016
01.01.00	1	02	01-Jun-2016
01.01.00	2	02	01-Jun-2016
01.01.00	3	02	01-Jun-2016
01.01.00	4	02	01-Jun-2016
01.01.00	5	04	06-Sep-2017
01.01.00	6	04	06-Sep-2017
01.01.00	7	04	06-Sep-2017
01.01.00	8	04	06-Sep-2017
01.01.00	9	04	06-Sep-2017
01.01.00	10	04	06-Sep-2017
01.01.00	11	04	06-Sep-2017
01.01.00	12	04	06-Sep-2017

CAPÍTULO	NUM. PÁGINA	NUM. REV	FECHA REVISIÓN
ANEXOS			
01.00.00	1	03	27-Dic-2016
01.00.00	2	03	27-Dic-2016
01.00.00	3	03	27-Dic-2016
01.00.00	4	03	27-Dic-2016
01.00.00	5	03	27-Dic-2016
01.00.00	6	03	27-Dic-2016
01.00.00	7	03	27-Dic-2016
01.00.00	8	03	27-Dic-2016
01.00.00	9	03	27-Dic-2016
01.00.00	10	03	27-Dic-2016
01.00.00	11	03	27-Dic-2016
01.00.00	12	03	27-Dic-2016
01.00.00	13	03	27-Dic-2016
01.00.00	14	03	27-Dic-2016
01.00.00	15	03	27-Dic-2016
01.00.00	16	03	27-Dic-2016
01.00.00	17	03	27-Dic-2016
01.00.00	18	03	27-Dic-2016
01.01.00	1	04	06-Sep-2017
01.01.00	2	04	06-Sep-2017
01.01.00	3	04	06-Sep-2017
01.01.00	4	04	06-Sep-2017
01.01.00	5	04	06-Sep-2017
01.01.00	6	04	06-Sep-2017
01.01.00	7	04	06-Sep-2017
01.01.00	8	04	06-Sep-2017
01.01.00	9	04	06-Sep-2017
01.01.00	10	04	06-Sep-2017
01.01.00	11	04	06-Sep-2017
01.01.00	12	04	06-Sep-2017
01.01.00	13	04	06-Sep-2017
01.01.00	14	04	06-Sep-2017
01.01.00	15	04	06-Sep-2017
01.01.00	16	04	06-Sep-2017
01.01.00	17	04	06-Sep-2017
01.01.00	18	04	06-Sep-2017
01.01.00	19	04	06-Sep-2017
01.01.00	20	04	06-Sep-2017
01.01.00	21	04	06-Sep-2017
01.01.00	22	04	06-Sep-2017
01.01.00	23	04	06-Sep-2017
01.01.00	24	04	06-Sep-2017

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
APROBADO
FECHA: 12 SET. 2017

FIRMA
Lic. Jorge Herrera
ESPECIALISTA AVSEC

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Copia Impresa No Controlada

00.03.00 HOJA DE CONTROL DE REVISIONES

Esta hoja se utiliza para mantener el control de las revisiones del programa. Cuando se reciba una revisión, deberá anotarse toda la información solicitada en este cuadro y se insertarán las nuevas hojas en el manual.

El Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K conservará por un período de 6 meses las hojas retiradas después de una revisión.

No se permiten enmiendas y revisiones escritas a mano excepto en situaciones en las cuales se necesite hacerlas en beneficio de la seguridad.

AeroGal	FR_SO0609_02 REGISTRO DE REVISIONES	CODIGO	REVISION
		FR_SO0609_02	00
		FECHA	PAGINA (S)
		08/10/2015	1 de 1

No. REVISION	FECHA DE REVISION	FECHA INSERTADA	INSERTADA POR
Edición 1			
Rev.01	8 de Octubre 2004	N/A	Gustavo Dillon
Rev.02	16 de Noviembre 2007	N/A	Gustavo Dillon
Rev.03	10 de Noviembre 2008	N/A	Gustavo Dillon
Rev.04	18 de Noviembre 2008	N/A	Gustavo Dillon
Rev.05	27 de enero de 2009	N/A	Gustavo Dillon
Rev.06	30 de Julio 2009	N/A	Gustavo Dillon
Rev.07	25 de Septiembre 2009	N/A	Gustavo Dillon
Rev.08	1 de Febrero 2010	N/A	Gustavo Dillon
Rev.09	21 de Abril 2010	N/A	Gustavo Dillon
Rev.10	10 de Junio 2011	N/A	Gustavo Dillon
Rev.11	31 de Octubre 2011	N/A	Gustavo Dillon
Rev.12	10 de Julio 2012	N/A	Gustavo Dillon
Edición 2			
Rev.00	8 de Julio 2014	N/A	Gustavo Dillon
Edición 3			
Rev. Original	27 de Agosto 2015	N/A	Sandra López
Rev. 01	05 de Octubre 2015	06 de Octubre 2015	Sandra López
Rev.02	01 de Junio 2016	N/A	Sandra López
Rev. 03	27 de Diciembre de 2016		Sandra López
Rev. 04	06 de Septiembre del 2017		Sandra López

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
APROBADO
FECHA: 06 SEP 2017
FIRMA
Lic. Jorge Herrera
ESPECIALISTA AVSEC

AeroGal	FR_SO0609_02 REGISTRO DE REVISIONES	CODIGO	REVISION
		FR_SO0609_02	00
		FECHA	PAGINA (S)
		08/10/2015	1 de 1

No. REVISION	FECHA DE REVISION	FECHA INSERTADA	INSERTADA POR

00.04.00 SOLICITUD DE CAMBIOS DEL PROGRAMA

OBJETIVO

- Establecer el método para la elaboración y revisión de los diferentes procedimientos que afecten manuales, guías y/o programas regulados.
- Establecer el control para que todos los manuales, guías y/o programas regulados se encuentren actualizados y estandarizados.
- Garantizar que la información y contenido del sistema documental, las políticas, procedimientos y documentos y otros, sea congruente y consistente entre los mismos.
- Garantizar que la revisión del manual, guía y/o programa, se debe presente en forma legible y de acuerdo al formato aprobado por la autoridad.

ALCANCE

Este procedimiento aplica para todas las áreas generadores de los manuales, guías, programas y/o procedimientos regulados nuevos o existentes, aplicables a las áreas operativas de AEROGAL ya sea para su creación, modificación y/o mejora.

CONDICIONES

- Toda solicitud, debe tramitarse a través de la hoja de solicitud de cambios incluida en el estándar de cada manual y/o programa.
- Para que el presente procedimiento cumpla su objetivo, es necesario contar con toda la información que solicita el formulario / solicitud e identificación de los participantes (solicitante).

JUNTA DE REVISION (ORB-Operation Review Board):

La Junta de Revisión denominado como Operation Review Board - (ORB) es encargada de recibir, evaluar y aprobar todas las solicitudes de cambios en los Manuales, Guías y/o Programas Regulados, el cual se lleva a cabo mensualmente dentro del año calendario, también puede ser convocada de manera extraordinaria.

Una vez la solicitud de cambio ha sido evaluada y aprobada por el ORB, se procede a enviar la notificación de la aprobación al responsable del manual, guía y/o programa afectado por la modificación con copia a los responsables de los demás manuales, guías y/o programas afectados, para que estos sean homologados.

El responsable de cada manual, guía y/o programa regulado afectado por la modificación, realizará los cambios en la próxima revisión inmediata, enviándola al Gerente de Calidad y Gerente de Operaciones o sus delegados para obtener su revisión. Finalmente el Gerente de Operaciones o su designado presentará la revisión del manual, guía y/o programa regulado por medio de una carta firmada por el mismo Gerente de Operaciones (Presidente ORB) a la Dirección General de Aviación Civil para que éste documento ingrese al proceso de revisión y aprobación por parte de la Autoridad.
Cualquier usuario asignado a la organización puede someter una solicitud a través de su supervisor para cambiar o modificar información contenida en este manual.

La solicitud será sometida a la Junta de Revisión utilizando el formato siguiente:

AeroGal	FR_SO0609_01 SOLICITUD DE CAMBIOS	CODIGO	REVISION
		FR_SO0609_01	00
		FECHA	PAGINA (S)
		08/10/2015	1 de 1

Nombre / Departamento del Solicitante	Firma del Supervisor del Departamento Solicitante
Nombre del Propietario del manual	Nombre del Manual afectado

Anotar el cambio solicitado o adjuntarlo a esta página

No. de revisión actual:	No. de revisión propuesta:

VERFICADO POR QA		APLICA	
NO APLICA			
FECHA:		FIRMA	
RESPONSABLE DEL MANUAL			
FECHA:		FIRMA	

Si la solicitud de cambios fue rechazada, el Presidente de la Junta notificará al responsable del manual las razones del porque la solicitud fue rechazada.

Cualquier cambio requerido por la entidad reguladora, sobrepasa la autoridad del ORB, siempre y cuando éstos sean derivados de los requerimientos de una Ley, Reglamento y/o Regulación.

El Responsable del manual, se asegurará de que los cambios en su propuesta de revisión estén debidamente descritos en el Cap. 00.05.00 Cambios Relevantes. Así como es responsable de actualizar la carta de cumplimiento del manual acorde a las revisiones.

Cada nueva revisión debe modificar el Listado de Paginas Efectivas (LEP), Capitulo 00.01.00, teniendo en el encabezado de todas sus páginas la fecha y el número de revisión actualizada.

MIEMBROS DE LA JUNTA DE REVISIONES

1. Todo Manual y/o Documento Regulado:
    - Presidente de la Junta de Revisión. Gerente de Operaciones o su delegado
    - Revisión. Gerente de Calidad o su delegado
    - Homologación. Responsable del Manual

2. El Programa de Seguridad de la Aviación cumplirá con los siguientes preceptos de utilización:
    - Contendrá información legible y precisa.
    - Será escrito en idioma español para el entendimiento de todos los usuarios.
    - Estará presentado en el formato establecido en el Manual Organizacional a fin de que satisfaga las necesidades del personal que participa en las operaciones de vuelo.
    - Será aprobado por la Autoridad Aeronáutica

No se permiten bajo ninguna circunstancia enmiendas y revisiones escritas a mano, excepto en situaciones que requieran una enmienda o revisión inmediata en beneficio de la seguridad.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

00.05.00 REGISTRO DE CAMBIOS RELEVANTES

El propósito de esta hoja de registro sirve para mantener los cambios relevantes de cada revisión.

Los cambios realizados a este documento podrán ser identificados con una línea recta vertical, ubicada al lado izquierdo de la página, la misma abarcará en su extensión las modificaciones realizadas al mismo.

AeroGal	FR_SO0609_03 REGISTRO DE CAMBIOS RELEVANTES	CODIGO	REVISION
		FR_SO0609_03	00
		FECHA	PAGINA (S)
		08/10/2015	1 de 1

DESCRIPCION	TITULO	CAPITULO	PAGINAS
Rev.04	Encabezado	00.00.00	1-2
Cambio de nombre de área	Introducción	00.00.00	2
Rev.04	Encabezado	00.03.00	1-2
Cambio de nombre de área	Hoja de control de revisiones	00.03.00	1
Rev.04	Encabezado	00.06.00	1-2
Se cambió el texto	Responsable del Programa	00.07.02	1
Se añadió objetivo	Comité de Seguridad de la	03.03.00	1
Se añadió ítem	Comité Estratégico AVSEC - CEA	03.04.00	1-3
Se cambió ilustración 1	Organigrama de Seguridad en Aerogal	04.01.00	1
Se añadió texto	Deberes y responsabilidades del personal de toda la organización	04.01.01	2-3
Se añadió texto	Evaluaciones de desempeño del personal de Seguridad	04.04.00	1-3
Se añadió texto	Política de la información de Seguridad	05.04.00	1
Se añadió ítem	Entrenamiento de Seguridad de la Aviación	02.01.00	7-9
Se añadió texto	Controles de seguridad para Pasajeros y equipajes de mano	01.02.00	20-21
Se añadió texto	Controles de seguridad para Pasajeros y equipajes de mano	01.02.00	28

Se añadió texto	Controles de seguridad para Pasajeros y equipajes de mano	01.02.00	38-39
Se añadió texto	Controles de Seguridad para equipaje facturado o de bodega	01.03.00	3
Se añadió texto	Seguridad y Protección de aeronaves	01.04.00	8
Se añadió texto	Seguridad y procedimiento de aeronaves	01.04.00	11
Se añadió texto	Procedimiento en caso de incremento de la amenaza	01.01.00	10
Se añadió tablas	Procedimiento en caso de incremento de la amenaza	01.01.00	16
Se añadió ítem	Gestión de reportes de Seguridad de la Aviación	01.01.00	22
Se añadió ítem	Delitos de sabotaje, extorsión e interferencia con el personal	01.02.00	5
Se añadió ítem	Pruebas de Seguridad	01.01.00	1
1. Se añadió texto	2. Estudio de Seguridad	3. 01.01.03	4. 3

00.06.00 DISTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA

En un plazo de tiempo, no mayor de 15 días, contados a partir de la recepción de la revisión aprobada/aceptada, el Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K distribuirá el programa en copia impresa o copia electrónica (CD) de acuerdo a los siguientes pasos:

1. Para control de distribución se cuenta con un documento denominado "Listado Maestro de Poseedores de Documentación Técnica dicho documento estará en la oficina de Documentación Técnica a disposición en el momento en que la misma así lo requiera.

2. Para dar seguimiento y un mejor control para distribución, el Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K notificará por medio de correo electrónico la aceptación de elaboración o actualización de manuales y él Poseedor del Programa confirmará por medio de correo electrónico la recepción y descarga del programa.

El encargado de cada copia controlada, es responsable de informar el Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K mediante un mensaje electrónico, cualquier cambio en el personal que posee dicha copia controlada, para su actualización en el listado de distribución.

Para aquellos usuarios que no posean acceso a los medios electrónicos, el Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K les proveerá una copia impresa o digital a través del correo interno de la Compañía.

DISTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A COMPAÑÍAS SUBCONTRATADAS

La distribución de manuales/programas de la Aerolínea a compañías subcontratadas en ubicaciones fuera de la base principal, será responsabilidad del Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K a través del Jefe de Estación de la misma ubicación, quien le hará llegar el disco compacto o habilitará el acceso a la red electrónica según Cap. 00.08.00 de este manual.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

00.07.00 CONTROL DEL PROGRAMA

Será responsabilidad de Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K, el controlar la distribución apropiada y el estado de las revisiones de este programa y sus partes; y cada responsable del programa debe mantener la versión actualizada.

El Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K mantendrá el programa original para probar que la información disponible en el portal corporativo ha sido aprobada/aceptada por la DGAC.

El Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K notificará a los usuarios de los correspondientes programas, del estatus de su última revisión.

00.07.01 COPIAS NO CONTROLADAS

Todas las copias del Programa maestro asignadas de acuerdo a la lista de distribución se consideran como copias controladas a la hora de ser asignados a un usuario específico, en el caso que se deba obtener una copia de la totalidad o parte de una de estas, se deberá especificar en forma clara en la hoja de portada; que es una copia de referencia solamente, por lo tanto, se identificará como una copia no controlada.

Las copias que pueden circular dentro o fuera de la compañía tendrán el sello original del departamento al que pertenece la copia del manual, para que tenga validez. No se permiten copias o reproducciones si no cumplen con el procedimiento anterior.

00.07.02 RESPONSABLE DEL PROGRAMA

El Jefe de Seguridad Aerogal es responsable del contenido descrito en este programa y sus partes, para la ejecución de las tareas operacionales actuales. Será el responsable de la actualización, revisión y enmiendas del PSAA.

Cada usuario es directa y principalmente responsable de llevar a cabo todas las tareas asignadas;
Asimismo, establecer los mecanismos necesarios para cumplir los procedimientos contenidos en los respectivos manuales.

Los responsables de la edición, enmiendas y modificación de las partes asociadas a este programa son los siguientes:

	Programa	Responsable
1		
2		
3		

Los usuarios de este programa y sus partes, involucrados directamente en operaciones de la empresa, deben estar familiarizados con los contenidos.

Cuando se amerite, se programará un entrenamiento si la revisión lo requiere

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

00.08.00 CONTROL DEL PROGRAMA EN FORMA ELECTRÓNICA

Este programa es mantenido en formato electrónico, publicado en Internet mediante el sitio web conocido como Portal Corporativo, construido para desplegar y administrar información de la Aerolínea. Esto permite que los colaboradores tengan acceso a la información directamente de un computador. El responsable de cada área es quien asegurará que todos los colaboradores tengan el acceso correspondiente a esta información.

El portal corporativo es el medio oficial de la Aerolínea para la consulta de sus manuales regulados, este sitio es controlado y se rige de acuerdo a la Guía de Procedimientos de Manejo de Manuales Digitales

00.08.01 ACTUALIZACIÓN DE MANUALES/PROGRAMAS EN EL SISTEMA Y CONTROL

De la misma forma en que se efectúan las revisiones del control de manuales descritas en el Capítulo 00.07.00 Control del Programa, se llevarán a cabo las revisiones del formato electrónico.

Una vez la revisión ha sido aprobada/aceptada por la DGAC, el Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K procederá a subir el Programa de Seguridad en la página intranet portal corporativo, en un tiempo no mayor de 15 días contados a partir de la fecha de la recepción del mismo, con el fin de que los usuarios del programa electrónico puedan consultar la última revisión.

El formato electrónico estándar para visualizar estos manuales en el sistema es “Adobe Portable Document Format” (PDF).

El Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K debe asegurarse que este programa se encuentre totalmente al día en la página intranet, de acuerdo con el listado maestro de revisiones de manuales.
Adicionalmente el Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K distribuirá este Programa y sus revisiones en Disco Compacto (CD), según la lista de distribución.

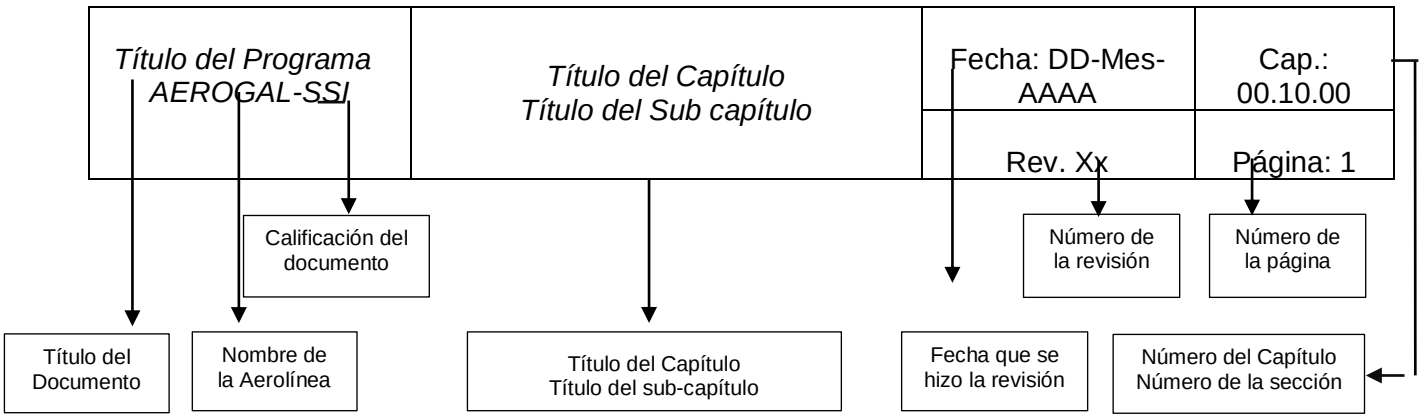
Los CD’s desactualizados deben ser desechados en su totalidad.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

00.09.00 IDENTIFICACIÓN DE REVISIONES

Cuando una revisión es emitida, una línea a lo largo del margen izquierdo identificará toda la información corregida.

Toda revisión se actualiza en el encabezado de cada página, con su fecha y número de revisión correspondiente, sin afectar al resto del manual.



INTENCIONALMENTE EN BLANCO

00.10.00 APROBACIONES DE REVISIONES

Un juego duplicado de páginas efectivas será enviado a la Dirección General de Aviación Civil, para su aprobación. Si la DGAC aprueba la revisión, el inspector firmará y fechará el listado completo de Páginas Efectivas y la devolverá a la Gerencia de Operaciones para su distribución a todas las áreas correspondientes.

El Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K colocará las hojas originales para la revisión en el Manual Maestro correspondiente y marcará en la hoja de control de revisiones como corresponde.

El Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K mantendrá el programa original para probar que la información disponible en el Portal ha sido aprobada por la DGAC.

El Área de Estándares y Publicaciones Técnicas 2K en una base mensual, notificará a los usuarios de los correspondientes manuales, del estatus de su última revisión.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

00.11.00 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

DEFINICIONES

A

Acto de Interferencia Ilícita: Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo,
- Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra,
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Administrador del Aeropuerto: Es la persona nombrada por el operador del aeropuerto concesionado o delegado al sector privado, como su representante.

Aeropuerto Concesionado: Se entenderá como tales a los aeropuertos delegados al sector privado, mediante cualquier modalidad legal.

Aeropuerto Internacional: Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

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

Anden. Corredor situado a nivel del terreno, o por encima o por debajo de él, y que conecta los puestos de estacionamiento de aeronave con un edificio de pasajeros.

Área de Movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la (s) plataforma (s).

Armas Cortas: Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.

Auditoria de Seguridad: Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Artículos para servicios en vuelo: Todos los artículos que no sean de aprovisionamiento asociado a los servicios en vuelo para los pasajeros, p. ej., periódicos, revistas, auriculares, cintas audio y video, almohadas y mantas, diversiones, etc.

Autoridad de Seguridad Competente: La autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración, sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

Aviación General: Todas las operaciones de aviación civil, que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones de transporte aéreo no regulares, por remuneración o alquiler.

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

B

Palabra: (Concepto)

C

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

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

COA: Certificado de Operador Aéreo.

Contenedor de Equipajes: Receptáculo en el que se cargan los equipajes para su transporte a bordo de una aeronave.

Correo: Despachos de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.

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

Control de Seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

D

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

E

Equipaje: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en una aeronave, mediante convenio con Aerogal.

Equipaje de Transferencia entre Líneas Aéreas: Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador, a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

Equipaje Extraviado: Equipaje involuntariamente o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

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

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

Equipaje No Reclamado: Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero reclama.

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

Estado de Matricula.- Estado o País en el cual está matriculada la aeronave.

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

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

F

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

G

Palabra: (Concepto)

H
Palabra: (Concepto)
I
Inspección: Aplicación de medios técnicos o de otro tipo, para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita. **Instalaciones de Despacho Fuera del Aeropuerto:** Terminal de transporte de pasajeros o mercancías en un centro de población urbano en el que existen instalaciones de despacho.
J
Palabra: (Concepto)
K
Palabra: (Concepto)
L
Palabra: (Concepto)
M
Mercancías: Véase definición de carga. **Mercancías Peligrosas:** Todo artículo o sustancia que, cuando se transporte por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad y el medio ambiente. **Miembro de la Tripulación:** Persona a quien Aerogal asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.
N
Palabra: (Concepto)
O
Operador de Aeropuerto: Significa una persona que opera un aeropuerto que regularmente presta sus servicios a las operaciones aéreas comercial o no comercial de transporte aéreo nacional o internacional, poseedores de una concesión u otra forma de delegación al sector privado y permiso de operación emitida por la Autoridad Aeronáutica.

P

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

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

Pasajeros En Tránsito: Pasajeros que salen de un aeropuerto en el mismo vuelo que llegaron.

Pasajeros Y Equipajes De Transferencia: Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

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

Permiso o Tarjeta de Circulación Aeroportuaria: Tarjeta u otro documento expedido a las personas empleadas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso a los aeropuertos o a cualquier otra(s) parte(s) restringida de los mismos, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares. Algunas veces, los permisos son llamados tarjeta de identificación o pase de aeropuerto.

Persona No Admisible: Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

Persona bajo custodia judicial: personas arrestadas o condenadas por los tribunales de justicia y que deberían ser transportadas a otro estado por razones legales. Para el transporte de personas bajo custodia judicial, las autoridades competentes proporcionarán un oficial de custodia.

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

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

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

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

Programa de Seguridad: Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional y nacional, contra actos de interferencia ilícita.

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

Puesto de Estacionamiento de Aeronaves: Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Puesto de Presentación: Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación de los pasajeros y su equipaje.

Q

Palabra: (Concepto)

R

Palabra: (Concepto)

S

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

Sala de Espera a la Salida: El espacio comprendido entre los puestos de presentación y la sala de espera en la parte aeronáutica.

Sala de Espera en la Parte Aeronáutica: El espacio comprendido entre la sala de espera a la salida y las salidas en la parte aeronáutica del edificio de pasajeros.

Seguridad: En el Anexo 17 se entiende como la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

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

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

T

Tarjetas de Circulación Aeroportuaria: Véase “Permisos”.

U

Palabra: (Concepto)

V

Vehículos de Pasajeros a la Plataforma: Todo vehículo utilizado para transportar pasajeros entre las aeronaves y los edificios de pasajeros.

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

Verificación de Seguridad de la Aeronave: Inspección de seguridad del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

W

Palabra: (Concepto)

X
Palabra: (Concepto)
Y
Palabra: (Concepto)
Z
Zona de Clasificación de Equipajes: Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos. **Zona de Mantenimiento de Aeronaves:** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye las plataformas, los hangares, los edificios y talleres, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines. **Zona de Pasajeros:** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionada para despachos de pasajeros incluye plataformas, edificios de pasajeros, estacionamiento de vehículos y caminos. **Zona Estéril:** Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves y cuyo acceso está estrictamente controlado. **Zona de Seguridad Restringida:** Zona de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está restringido o controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. . Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves. **Zona sin Restricciones:** Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ABREVIATURAS

A	
AVSEC	Aviation Security
B	
(Siglas)	(Significado)
C	
CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
COA	Certificado de Operador Aéreo
COE	Centro de Operaciones Especiales
CRAC	Centro Regional de Adiestramiento Canino
D	
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
DEPA	Código aprobado en la industria para una persona deportada bajo custodia autorizada.
DEPU	Código aprobado en la industria para una persona deportada sin custodia autorizada.
DEPO	Código aprobado en la industria para una persona deportada
E	
ETAC	Escuela Técnica de Aviación Civil
F	
(Siglas)	(Significado)
G	
GEO	Grupo Especial de Operaciones
H	
(Siglas)	(Significado)
I	
IATA	International Air Transports Asociation (Asociación Internacional de Transportistas Aéreos)
INAD	Pasajero no admitido, es decir pasajero al que las autoridades de un estado han negado la admisión o no le permiten seguir viaje en un punto de transferencia debido a que carece del visado necesario, su pasaporte ha expirado, etc.
J	
(Siglas)	(Significado)
K	
(Siglas)	(Significado)
L	
LAG	Líquidos, aerosoles y geles
M	
MANPADS	Sistemas portátiles de defensa antiaérea
N	
NCASC	Comité nacional de seguridad de la aviación civil
O	
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
P	
PIDS	Sistema de detección de intrusos en el perímetro

Q

(Siglas) (Significado)

R

RFID Identificación de radiofrecuencia

S

SEMs Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación
SSI Sensitive Security Information

T

TSA Administración De Seguridad en el Transporte (USA)

U

UPU Unión Postal Universal

V

VIP Persona muy importante

W

WTMD Detector de metales de pórtico

X

(Siglas) (Significado)

Y

(Siglas) (Significado)

Z

(Siglas) (Significado)

PARTE A ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD

01.00.00 LEGISLACIÓN

Capítulo **Página**

PARTE A ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD.....1

01.00.00 LEGISLACIÓN 1
01.01.00 LEGISLACIÓN INTERNACIONAL **.....1**
01.02.00 LEGISLACIÓN NACIONAL **.....1**
02.00.00 AUTORIDADES COMPETENTES 1
02.01.00 ADMINISTRACION DE LA AVIACION CIVIL **1**
02.02.00 OTROS ORGANISMOS DE SEGURIDAD **1**
03.00.00 COMPROMISO CORPORATIVO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1
03.01.00 PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN **1**
03.02.00 POLÍTICA DE SEGURIDAD INTEGRAL **.....1**
03.03.00 COMITÉ DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN - AEROGAL **1**
03.04.00 COMITÉ ESTRATEGICO AVSEC- CEA.....1
04.00.00 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL 1
04.01.00 ORGANIGRAMA DE SEGURIDAD EN AEROGAL **1**
04.02.00 PERSONAL DE SEGURIDAD **.....1**
04.03.00 POLÍTICAS LABORALES PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD **1**
04.04.00 EVALUACIONES DEL DESEMPEÑO DEL PERSONAL DE SEGURIDAD **.....1**
04.05.00 PRUEBAS DE SEGURIDAD **.....1**
05.00.00 INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES DE SEGURIDAD 1
05.01.00 COORDINACION Y COMUNICACIONES **1**
05.02.00 POLÍTICA DE REPORTE VOLUNTARIO **1**
05.03.00 RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN **1**
05.04.00 POLÍTICA DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD **1**

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

01.01.00 LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

01.01.01 PRINCIPIOS GENERALES

El objetivo primario de los Estados miembros con respecto a la seguridad de la aviación civil y garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, tripulaciones, el personal en tierra, el público en general, las aeronaves y las instalaciones y servicios de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita perpetrador en tierra o en vuelo. Esto se lleva a cabo mediante la combinación de medidas y la organización de diversos recursos humanos y materiales a nivel, nacional y aeroportuario.

El Ecuador es un estado miembro de la OACI y como tal se compromete a cumplir todos los compromisos que esto implica y que se encuentran contemplados en diferentes instrumentos jurídicos que han sido reconocidos por los organismos jurisdiccionales nacionales competentes:

a) Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (Chicago), 1944 y todos sus Anexos
b) Convenio de Tokio, Septiembre 1963
c) Convenio de la Haya, Diciembre 1970
d) Convenio de Montreal, Septiembre 1971
e) Protocolo para la represión de actos ilícitos, Febrero 1988; complementario al Convenio de Montreal
f) Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos, Marzo 1991.

A fin de alcanzar este objetivo fundamental, el estado Ecuatoriano ha designado a la Dirección General de Aviación Civil como la Autoridad Competente, misma que será responsable de la elaboración, planificación y mantenimiento de una política global sobre seguridad de la aviación civil. Esta política establece el cumplimiento de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 “Seguridad”

01.01.02 DOCUMENTOS DE LA OACI

El Anexo 17 “Seguridad” y el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia Ilícita Doc. 8973, son los documentos fundamentales que han servido para la elaboración del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Ecuador y sus Regulaciones Técnicas en materia de seguridad de la aviación; de las cuales se desprenden los Programas de Seguridad de los Aeropuertos y los Programas de Seguridad de los Explotadores.

01.01.03 DOCUMENTOS DE LA CLAC

Igualmente el Ecuador adopta los procedimientos que en materia de seguridad de la aviación son recomendados por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil CLAC, luego del estudio que efectúan los grupos de expertos constituidos según los estatutos y reglamentos de la Comisión.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Copia Impresa No Controlada

01.02.00 LEGISLACIÓN NACIONAL

Mediante Decreto N° 2012 de Noviembre de 1969 publicado en el Registro Oficial N° 321 de 4 de Noviembre de 1969 se ratifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, dado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963.

Por Decreto N° 524 - A de 12 de Abril de 1971, publicado en el Registro Oficial 203 de 15 de Abril de 1971, se ratifica el Convenio para la represión de apoderamiento ilícito de aeronaves, suscrito en La Haya, el 16 de Diciembre de 1970.

Mediante Decreto N° 889 del 9 de noviembre de 1976, publicado en el Registro Oficial 216 de 19 de Noviembre de 1976 se adhiere al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, adoptado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971.

Resolución del Congreso Nacional aprobando el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos con fines de detección, publicado en los Registros Oficiales Nos. 749 de 31 de Julio de 1995 y 833 de 30 de Noviembre de 1995.

Por Acuerdo Ministerial N° 986 de 4 de Junio de 1985, publicado en el Registro Oficial 208 de 17 de Junio de 1985, se expide el Reglamento para la prevención de actos ilícitos contra la aviación civil nacional e internacional. Este reglamento constituye la normativa legal sobre la cual se basa el presente Programa Nacional de Seguridad.

Igualmente el ámbito legal en el cual se desenvuelve la actividad de la aviación civil en el Ecuador, se fundamenta principalmente en el Código Aeronáutico, Ley de Aviación Civil y una serie de reglamentos específicos que conforman la Legislación Aeronáutica Ecuatoriana.

En el ámbito de Seguridad de la Aviación Civil las aerolíneas aplicarán principalmente la RDAC Parte 1544, Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Programa Nacional de Instrucción y Certificación, Programa Nacional de la Carga, Correo y Suministro Aéreo, Programa Nacional de Manejo de Crisis y Programa Nacional de Gestión de la Calidad de Seguridad de la Aviación.

01.02.01 RESPONSABILIDADES

La legislación de seguridad de la aviación civil del Ecuador, establece los parámetros de responsabilidad y rendición de cuentas inherentes a un sistema de seguridad de la aviación civil, tales como:

a) Elabore, aplique, mantenga y revise el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, con arreglo a las disposiciones del Anexo 17; promulgar los reglamentos necesarios para ejecutarlo y responder rápidamente a cualquier amenaza para la seguridad,
b) Exigir que los aeropuertos, explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios y otras entidades con responsabilidad en la seguridad de la aviación cumplan con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil,
c) Realizar inspecciones, estudios, auditorías y pruebas de seguridad por parte de la Autoridad Competente a fin de determinar si se cumple la legislación pertinente y hacer el seguimiento y control de la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil mediante las funciones de control de la calidad,
d) Otorgar la autorización para efectuar la inspección de personas, equipajes y bienes.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Copia Impresa No Controlada

02.00.00 AUTORIDADES COMPETENTES

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

Capítulo **Página**

PARTE A ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD.....1
02.00.00 AUTORIDADES COMPETENTES 1
02.01.00 ADMINISTRACION DE LA AVIACION CIVIL 1
02.01.01 EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL 1
02.01.02 EL SUBDIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL.....1
02.01.03 DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN AERONÁUTICA .1
02.01.04 COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL....1
02.01.05 ADMINISTRACIÓN DE AEROPUERTO.....1
02.01.06 ADMINISTRACIÓN CONCESIONARIO DE AEROPUERTO 2
02.02.00 OTROS ORGANISMOS DE SEGURIDAD 1
02.02.01 FUERZAS ARMADAS.....1
02.02.02 PUNTO DE CONTROL DE ARMAS 1
02.02.03 SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR (SENAE) 1
02.02.04 MIGRACION 1
02.02.05 CENTRO REGIONAL DE ADIESTRAMIENTO CANINO (CRAC)...1
02.02.06 FISCALÍA.....2
02.02.07 GRUPO DE INTERVENCION Y RESCATE (GIR) y GRUPO DE OPERACIONES ESPECIALES (GOE).....2

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

02.01.00 ADMINISTRACION DE LA AVIACION CIVIL

02.01.01 EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL

Es el ejecutivo de la Autoridad Competente, a quien le corresponde la representación legal de la misma, presidir el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, cumplir y hacer cumplir las leyes que rigen a la aviación civil, adoptar las medidas adecuadas en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas (FLIGHT SAFETY), de la seguridad de la aviación civil (AVSEC) y el control y regulación de las entidades que tengan cualquier relación con la actividad aérea, entre otras obligaciones estipuladas en la Ley.

02.01.02 EL SUBDIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL

En ausencia del Director, lo reemplaza y asume todas sus obligaciones.

02.01.03 DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN AERONÁUTICA

El Organismo responsable del control y ejecución de la normativa vigente referente a Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) es la Dirección General de Aviación Civil, cuya dependencia a cargo es la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica y el Director de la misma es el responsable por la preparación, ejecución y actualización del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como la coordinación y aplicación de las disposiciones del mismo. También será responsable de la ejecución de auditorías, inspecciones y pruebas de Seguridad de la Aviación Civil, a los Organismos de Seguridad de los Aeropuertos, Concesionarios, Empresas de Servicios Auxiliares al Transporte Aéreo y de los Operadores Aéreos.

02.01.04 COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

La autoridad aeronáutica establecerá un Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, mismo que apoye y brinde asesoramiento a la autoridad en materia de Seguridad de la Aviación, entre los departamentos, agencias y otros órganos del estado, explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades responsables y responsables de los diversos aspectos de la implantación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

02.01.05 ADMINISTRACIÓN DE AEROPUERTO

El Administrador del aeropuerto, será la autoridad superior del aeródromo o aeropuerto, en lo que respecta a la dirección, coordinación y régimen interno, designado por el Director General de la DGAC. En el caso de los aeropuertos concesionados será el responsable de la parte técnica operativa del mismo y de presidir el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) en todo tipo de emergencia o contingencia que se de en el aeropuerto.
Las responsabilidades en materia de Seguridad Aeroportuaria del Jefe del Aeródromo o Aeropuerto incluyen lo siguiente, sin que lo detallado sea limitativo:

a) Será miembro del Comité de Seguridad del Aeropuerto en calidad de Presidente en todos los aeropuertos del Ecuador sean administrados directamente por la DGAC concesionados.
b) Será el responsable de la preparación, elaboración y de gestionar la aprobación del Programa de Seguridad Aeroportuaria del aeropuerto de su competencia, con los detalles de cada medida de seguridad aplicada en el aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, en coordinación con las diferentes entidades involucradas en materia de seguridad en el aeropuerto

c) En los aeropuertos concesionados el operador o administrador del aeropuerto será el responsable de la preparación y elaboración del Programa de Seguridad y someterlo a la aprobación de la DGAC.
d) Será el responsable de coordinar con el Jefe de seguridad aeroportuaria del aeropuerto la aplicación de los procedimientos y medidas de seguridad aplicables.
e) En la eventualidad de un acto de interferencia ilícita, deberá presidir y coordinar las acciones del Centro de Operaciones de Emergencia del Aeropuerto.

02.01.06 ADMINISTRACIÓN CONCESIONARIO DE AEROPUERTO

El Concesionario de un aeropuerto, será responsable de la administración y funcionamiento del mismo en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión.
El Administrador designado, tendrá la responsabilidad de implementar y aplicar las medidas de seguridad que contribuyan a impedir los actos de interferencia ilícita y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves e instalaciones en el aeropuerto en cumplimiento a lo dispuesto por la Autoridad Nacional Competente, de acuerdo con las normas vigentes.

Las responsabilidades específicas en materia de seguridad del Administrador Aeroportuario, incluirán como mínimo lo siguiente:

- Elaborar y preparar el Programa de Seguridad escrito del aeropuerto y presentarlo a la DGAC para su aprobación.
- Aplicar las disposiciones del Programa de Seguridad del aeropuerto respectivo con los detalles de cada medida de seguridad, asegurando el cumplimiento de los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- Proporcionar el servicio de seguridad de la aviación civil al aeropuerto y operadores aéreos con personal debidamente entrenado y certificado por la Autoridad Aeronáutica y con equipos de seguridad que garanticen la aplicación de las medidas de seguridad de acuerdo a lo dispuesto por la Dirección General de Aviación Civil.
- Ser miembro del Comité de Seguridad del Aeropuerto.
- Elaborar y preparar el Plan de Emergencia del aeropuerto y presentarlo para su aprobación a la DGAC.

02.02.00 OTROS ORGANISMOS DE SEGURIDAD

De acuerdo a las necesidades de la actividad aeronáutica, en los diferentes aeropuertos cumplen funciones otros organismos de seguridad de acuerdo a sus competencias, entre éstas podemos señalar:

02.02.01 FUERZAS ARMADAS

De acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación, se contará con el refuerzo de las unidades de las Fuerzas Armadas, en caso de producirse algún acto de interferencia ilícita, con unidades militares como el GEO del Ejército, los mismos que actuarán coordinadamente con el COE del aeropuerto, de acuerdo con sus competencias.

02.02.02 PUNTO DE CONTROL DE ARMAS

El control, verificación, manipulación, registro, autorización de la tenencia y transporte de armas, municiones, explosivos y accesorios, será responsabilidad del personal militar designado por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas al Punto de Control de Armas de los aeropuertos, sean éstos vuelos domésticos, internacionales y/o de carga.

02.02.03 SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR (SENAE)

Es un Organismo que cumple una función específica, colaborando con la seguridad aeroportuaria y líneas aéreas que tienen vuelos con destinos considerados peligrosos.
La Administración de Aduanas a través de sus representantes en el aeropuerto: Inspectores, Guarda Almacenes, deberán apoyar y colaborar con la seguridad aeroportuaria observando las siguientes acciones:

a) Coordinando sus actividades con la Jefatura del aeropuerto o Administrador.
b) Cumpliendo las normas y medidas de seguridad.
c) Preparando su propio Plan con los procedimientos correspondientes a su misión específica y determinada en la Ley respectiva.

02.02.04 MIGRACION

Organismo que pertenece al Ministerio del Interior, cuya función es controlar que la documentación que presenten los pasajeros nacionales y extranjeros, tanto para ingresar como para salir del país, esté correcta y se cumplan con todos los procedimientos establecidos por las Leyes del país. Son tareas específicas las siguientes:

a) Controlar el ingreso y salida de los pasajeros, de los vuelos internacionales.
b) Verificar los pasaportes y demás documentos de viaje, de acuerdo a la Ley.
c) Impedirá el ingreso de extranjeros y de quienes no se sujetan a la inspección migratoria.
d) Coordinará sus actividades con el Jefe o el Administrador, en lo que a sus funciones específicas se refiere, para cumplir con las normas y medidas de seguridad, respecto a la migración e inmigración de los ciudadanos.

02.02.05 CENTRO REGIONAL DE ADIESTRAMIENTO CANINO (CRAC)/ UCA

Organismo especializado de la Policía Nacional, encargado de realizar el control y procesos de inteligencia para evitar el tráfico ilegal de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, prohibidas de acuerdo a las leyes vigentes.

02.02.06 FISCALÍA

Organismo especializado que pertenece al Ministerio Público que brindará apoyo a la seguridad de los aeropuertos en los que están asentados, impulsando los procesos de investigación de los delitos que se presente en las instalaciones aeroportuarias.

02.02.07 GRUPO DE INTERVENCION Y RESCATE (GIR) y GRUPO DE OPERACIONES ESPECIALES (GOE)

Son organismos especializados que pertenece a la Policía Nacional, quienes actuarán en el aeropuerto en caso de producirse un apoderamiento ilícito de aeronaves, colocación de bomba o amenaza de colocación de bomba en las instalaciones del aeropuerto o en las aeronaves, mediante la utilización de personal y equipo indispensable para la desactivación de explosivos, así como utilizando canes adiestrados en la detección de explosivos.

03.00.00 COMPROMISO CORPORATIVO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

Capítulo **Página**

PARTE A ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD.....1
03.00.00 COMPROMISO CORPORATIVO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1

03.01.00 PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1
03.02.00 POLÍTICA DE SEGURIDAD INTEGRAL 1
03.03.00 COMITÉ DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN - AEROGAL 1
03.03.01 RESPONSABILIDADES.....1
03.03.02 PERIODICIDAD.....1
03.03.03 ASISTENTES 1
03.03.04 AGENDA DEL COMITÉ DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1
03.03.05 ACCIONES.....1

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

03.01.00 PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Aerogal prepara un Programa de Seguridad de la Aviación escrito, que es presentado a la Dirección General de Aviación Civil, para su revisión y aprobación. En este programa constan las medidas y procedimientos de seguridad de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación y otros Programas de Seguridad emitidos por la Autoridad Aeronáutica. Aerogal revisará su Programa de Seguridad por lo menos una vez al año o cuando se produzcan cambios que ameriten realizar las enmiendas respectivas.

En el Programa de Seguridad de Aerogal, se indican los métodos y procedimientos que se debe aplicar para proteger a los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, aeronaves, instalaciones y servicios, contra actos de interferencia ilícita y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de los pasajeros, clientes, colaboradores, aeronaves y/o instalaciones de la compañía.

Asimismo, Aerogal establece y mantendrá actualizado un programa de instrucción, que permita que los miembros de la tripulación y personal de tierra, actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo la consecución de los posibles actos de interferencia ilícita.

La información contenida en este Programa, su elaboración, actualización y vigencia de todo o sus partes es responsabilidad de la Jefatura de Seguridad de la Aviación de la compañía; asimismo, el estado de la información y divulgación corresponde a los funcionarios de AEROGAL asignados para tal fin, cuyas actividades y responsabilidades se encuentran vinculadas a las diversas partes del mismo.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

03.02.00 POLÍTICA DE SEGURIDAD INTEGRAL

AeroGal

POLÍTICA DE SEGURIDAD INTEGRAL

La Seguridad es el valor supremo que permite la permanencia y éxito de la Organización. Es el prerrequisito inexcusable para ganar la lealtad de nuestros Clientes, Colaboradores, Proveedores, Accionistas y Comunidad. Para lograr y mantener este compromiso, la Organización, en dirección mía como ejecutivo responsable asegura, promueve y facilita:

- La asignación de recursos financieros, humanos, técnicos y de infraestructura para la implementación de esta política y el desarrollo seguro de la operación.
- La implementación de sistemas de **Gestión de Seguridad Integral** efectivos, que permitan la participación activa de todos los colaboradores, y estén enmarcados en un ciclo de administración del riesgo de seguridad y laborales que faciliten la identificación y el análisis de peligros, la evaluación de los riesgos de sus consecuencias y la mitigación o reducción de dicho riesgo en la organización.
- La ejecución de las operaciones bajo un marco de **Seguridad,** basada en el cumplimiento de las regulaciones y requisitos legales aplicables a los certificados de operación, ajustadas a los estándares de la Organización y alineados con las mejores prácticas de la industria de la aviación.
- La priorización de los estándares de **seguridad** sobre las necesidades comerciales.
- La capacidad, actualización y desarrollo permanente de los conocimientos y habilidades de los Colaboradores en las funciones propias de su actividad, con el fin de lograr la ejecución segura de sus responsabilidades y tareas. Ningún Colaborador debe realizar funciones para las cuales no tenga las habilidades y entrenamiento requeridos.
- La creación y promoción de una cultura de **Seguridad** que conlleva a la adopción de prácticas seguras y permita mantener un flujo de comunicación efectivo entre los colaboradores y los directivos.
- La aplicación , promoción y administración de un **sistema de reporte voluntario confidencial y/o anónimo sin fines sancionatorios,** que incentive el reporte oportuno de errores, peligros, deficiencias organizacionales y/o eventos que comprometan la Seguridad de la operación aceptando el error humano como oportunidad de mejora.
  - Los reportes u ocurrencias que evidencien actos criminales, infracciones y/o violación a normas regulatorias, negligencias y temeridad evidente, comportamiento deliberadamente inseguro y/o falta de manejo profesional no estarán cubiertos bajo los lineamientos de confidencialidad y no sancionabilidad establecidos anteriormente.
- La revisión periódica y ajustes necesarios a los estándares operacionales con el fin de lograr una mejora continua en la organización, a través de la medición del desempeño de la Organización y de los Sistemas de Gestión de Seguridad Integral (SMS-SeMS-SST), incluyendo la presente política, con el fin de adoptar y mantener los más altos estándares de **Seguridad.**
- La contratación, supervisión y control de proveedores de servicios buscando con el fin de asegurar que estos den cumplimiento a los estándares y los requisitos exigidos por los sistemas de **Gestión de la Organización.**

Todos los Directivos, Empleados y terceros Vinculados debemos asegurar:

- La adopción de un estilo de vida que minimice la probabilidad de ocurrencia de incidentes, accidentes y/o lesiones que pueden poner en peligro la salud e integridad de los colaboradores, viajeros y demás personas con las cuales se interactúa.
- Identificar y reportar tan pronto como sea posible cualquier peligro, deficiencia organizacional, evento u ocurrencia que se evidencie en la operación – sea o no de reporte mandatorio (MOR) – a través de los medios establecidos en los sistemas de gestión de Seguridad Integral.
- El cumplimiento de las políticas y estándares de la Organización y de las regulaciones aplicables.

Toda persona que cumpla funciones directas es responsable de la divulgación, aplicación y cumplimiento de esta Política y de los lineamientos de los Sistemas de Gestión de Seguridad Integral (SMS –SeMS-SST), de realizar un análisis de riesgo de seguridad ante cambios que tengan el potencial de afectar la seguridad integral en su área de responsabilidad y de rendir cuentas frente a la gestión de las áreas a su cargo.

David Aleman
Director General Aerogal

12 Diciembre 2016

Rev.08

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Copia Impresa No Controlada

03.03.00 COMITÉ DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Aerogal cuenta con un Comité interno de Seguridad de la Aviación; este Comité, está conformado por un grupo interdisciplinario de personas de las diferentes áreas operativas de la compañía, de nivel Gerencial.

03.03.01 OBJETIVO

La realización del Comité de Seguridad de Aerogal se enfoca en la identificación y seguimiento de las condiciones de riesgo en contra de la seguridad que podrían haberse evidenciado en la operación, o algún evento que podría poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas.

Las resoluciones que guarden el carácter de relevante, así como los principales aspectos de seguridad de la aviación de la compañía, serán conocidas por la Alta Gerencia de la compañía con el fin de asegurar:

- Mayor supervisión de la gestión de alto nivel a la seguridad en las operaciones aéreas, con la finalidad de conocer de manera clara y oportuna, los principales aspectos relacionados con seguridad de la aviación civil, que requieren apoyo directo de esa Dirección para que se corrija de manera oportuna los aspectos que pudieran afectar la seguridad de las operaciones aéreas de la compañía.

- La mejora continua del sistema de gestión de la seguridad, utilizando las herramientas necesarias de control de calidad de seguridad de la aviación que permita evaluar permanentemente la eficiencia en la aplicación de las medidas de seguridad implementadas.

- Que las amenazas de seguridad están siendo identificadas y controladas, mediante la aplicación de los instrumentos y herramientas de evaluación que se encuentren establecidas.

- La promoción de la conciencia sobre la seguridad, mediante la aplicación de diferentes métodos y canales de los que dispone la compañía que provoque una cultura de seguridad en los colaboradores de la compañía.

03.03.02. PERIODICIDAD

Este Comité se reunirá de manera mensual por un espacio de aproximadamente dos horas, de la cual se levantarán minutas respectivas.

03.03.03. ASISTENTES

Los asistentes del Comité de Seguridad de la Aviación, son representantes de las siguientes áreas operativas (en las estaciones que aplique):

- Director General
- Operaciones Aéreas
- Carga
- Pilotos
- Aeropuerto

- Operaciones Terrestres
- Servicio al Pasajero
- Aseguramiento de la Calidad
- Talento Humano
- Seguridad Operacional
- Tripulantes de Cabina
- Mantenimiento

Y cualquier persona que se requiera de acuerdo a los temas en agenda para ser discutidos en el Comité.

La asistencia al Comité de Seguridad es obligatoria, en caso que algún asistente designado no pueda asistir este podrá enviar a un delegado con voz y voto para toma de decisiones.

03.03.04 RESPONSABILIDADES

Las responsabilidades del Comité se detallan a continuación:

a) Supervisar el desarrollo del sistema de Seguridad de la Aviación dentro de cada área específica.
b) Asegurar la identificación de los peligros y que los manejos del riesgo sean desarrollados de manera adecuada al nivel operativo.
c) Coordinar la ejecución de estrategias para la identificación de los peligros y asegurar que existan las medidas adecuadas para la recolección de información y retroalimentación al personal.
d) Evaluar los impactos operacionales relacionados con cambios en la organización.
e) Coordinar la implementación de planes de acción y correctivos, cuando sea necesario para asegurar que todos los colaboradores participen activamente en el manejo de la Seguridad de la Aviación de la Compañía.
f) Asegurar que se tomen acciones correctivas en un tiempo adecuado.
g) Revisar la efectividad de las recomendaciones de seguridad planteadas anteriormente.

A este Comité se deben traer las acciones que se han tomado con el fin de mitigar las condiciones de riesgo identificados por las herramientas de evaluación y se deben tratar nuevos reportes de peligros y/o condiciones de riesgo que se han observado en la operación y que aún no han sido reportadas.
Asimismo, el Comité de Seguridad de la Aviación de Aerogal, a través de sus asistentes debe asegurar la implementación de toda directriz o política definida en el comité Safety Management Group.

03.04.00 COMITÉ ESTRATÉGICO AVSEC- CEA

Aerogal cuenta con un Comité Estratégico de Seguridad de la Aviación que está conformado por un grupo interdisciplinario de personas de las diferentes áreas operativas de la compañía, de nivel de Supervisión y línea operativa en calidad de Delegado, con la finalidad de hacer recomendaciones al proceso SEMs.

03.04.01 OBJETIVO

El Comité Estratégico de Seguridad de Aerogal, se enfoca en hacer recomendaciones al área de seguridad de la aviación de la compañía, para asegurar la eficacia del SEMs, que incluya la evaluación de las amenazas y riesgos que podrían haberse evidenciado en la operación, así como el control y la garantía de la calidad basado en el Programa de Seguridad de la compañía que ayude a gestionar la seguridad de las operaciones aéreas.
Las acciones que se tomen servirán para ayudar a la Jefatura de Seguridad de la Aviación de la compañía a monitorear y evaluar la aplicación del SEMs para cumplir los objetivos de seguridad de la compañía. Este Comité hará las recomendaciones que sean aplicables sobre los aspectos analizados, lo que posteriormente será de conocimiento de la Alta Gerencia de la compañía para la toma de decisiones según corresponda, con el fin de asegurar:

Corregir de manera oportuna los aspectos que pudieran afectar la seguridad de las operaciones aéreas de la compañía.

La mejora continua del sistema de gestión de la seguridad que permita evaluar permanentemente la eficiencia en la aplicación de las medidas de seguridad implementadas.

Que las amenazas de seguridad están siendo identificadas y controladas oportunamente.

La promoción de la conciencia sobre la seguridad, mediante la aplicación de diferentes métodos y canales de los que dispone la compañía que provoque una cultura de seguridad en los colaboradores de la compañía.

03.04.02 RESPONSABILIDADES

- Asegurar que la identificación de peligros y el manejo del riesgo sean desarrollados de manera adecuada al nivel operativo.
- Coordinar la ejecución de estrategias para la identificación de los peligros y asegurar que existan las medidas adecuadas para la recolección de información y retroalimentación del personal.
- Evaluar los impactos operacionales relacionados con la seguridad de la aviación y cambios en la organización.
- Coordinar la implementación de planes de acción correctivos y convocar reuniones o breafings cuando sea necesario para asegurar que todos los colaboradores participen activamente en el manejo de la seguridad de la aviación.
- Asegurar que se tomen acciones correctivas en un tiempo adecuado.

- Revisar la efectividad de las recomendaciones de seguridad planteadas anteriormente.

03.04.03 PERIODICIDAD

Este Comité se reunirá de manera bimensual por un espacio de aproximadamente dos horas, de la cual se levantarán minutas respectivas.

03.04.04 ASISTENTES

Los asistentes del Comité Estratégico de Seguridad de la Aviación de la compañía (CEA), son representantes de las siguientes áreas operativas:

- Delegado de Seguridad de la Aviación
- Delegado de Carga
- Delegado de Mantenimiento
- Delegado de Operaciones de despacho de vuelos
- Delegado de Operaciones Terrestres
- Delegado de Servicio al Pasajero
- Delegado de Seguridad Operacional
- Delegado de Tripulantes de Cabina de Mando
- Delegado de Tripulantes de Cabina de Pasajeros
- Delegado de Mercancías Peligrosas

Y cualquier persona que se requiera de acuerdo a los temas en agenda para ser tratados en el Comité.

La asistencia al Comité Estratégico de Seguridad (CEA) es obligatoria, en caso que algún asistente designado no pueda asistir, éste podrá enviar a un delegado con voz y voto para efectuar sus recomendaciones.

03.04.05 AGENDA DEL COMITÉ CEA

La realización de este Comité se enfoca en la identificación y seguimiento de las condiciones de riesgo que se han evidenciado en la operación. El Comité CEA de desarrollará bajo la siguiente agenda:

- Revisión del acta anterior
- Presentación de reportes relevantes
- Seguimiento de las acciones tomadas por parte de las áreas operativas
- Varios

PROCESO DEL COMITÉ ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD (CEA)			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Convocatoria Comité CEA	Delegado Seguridad de la Aviación compañía	Dentro de los 10 primeros días del mes que corresponde, el Delegado de Seguridad de la Aviación, procederá a convocar vía correo institucional a todos los Delegados de las áreas operativas al CEA adjuntando el acta anterior.

2	Desarrollo del Comité CEA	Todos los integrantes del Comité CEA	Participarán activamente en el CEA convocado, presentando propuestas, análisis y recomendaciones de su área respectiva sobre las condiciones de riesgo de seguridad de la aviación que se presentan en las operaciones aéreas u otros aspectos relacionados con el SEMs.
3	Desarrollo del Comité CEA	Todos los integrantes del Comité CEA	Realizarán las conclusiones y recomendaciones sobre las condiciones de riesgo de seguridad de la aviación que hayan sido analizadas u otros aspectos relacionados con el SEMs.
4	Comunicación	Todos los integrantes del Comité CEA	Se dará a conocer vía correo institucional a la Jefatura de Seguridad de la Aviación y/o áreas involucradas sobre las conclusiones y recomendaciones a las que haya llegado el comité CEA sobre el análisis de las condiciones de riesgo de seguridad de la aviación u otros aspectos relacionados con el SEMs, a fin de que sea canalizado según corresponda.
5	Gestión	Seguridad de la compañía/ Proveedor de seguridad Áreas involucradas	Las áreas involucradas gestionarán las acciones correctivas que sean necesarias considerando las recomendaciones planteadas.
6	Seguimiento	Todos los integrantes del Comité CEA Seguridad de la Aviación	Los integrantes del comité CEA, se organizarán a fin de hacer el seguimiento y coordinar con las áreas operativas involucradas la aplicación de la mejora continua de las recomendaciones efectuadas. La Jefatura de seguridad de la aviación coordinará con las áreas que sean aplicables.
7	Reporte	Todos los integrantes del Comité CEA	En la reunión del comité CEA se informará status de acuerdo a la agenda a tratar como reporte relevante.
8	Acciones correctivas	Seguridad de la Aviación	Realizar las acciones correctivas y mejoras al sistema SEMs de la compañía de acuerdo a lo que se haya determinado y haya sido recomendado por el comité CEA.
9	Notificar	Seguridad de la Aviación	Notificar a las áreas operativas involucradas de acuerdo a las acciones correctivas y cambios que se hayan generado en el sistema SEMs de la compañía.
10	Fin del proceso		-------

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

04.00.00 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

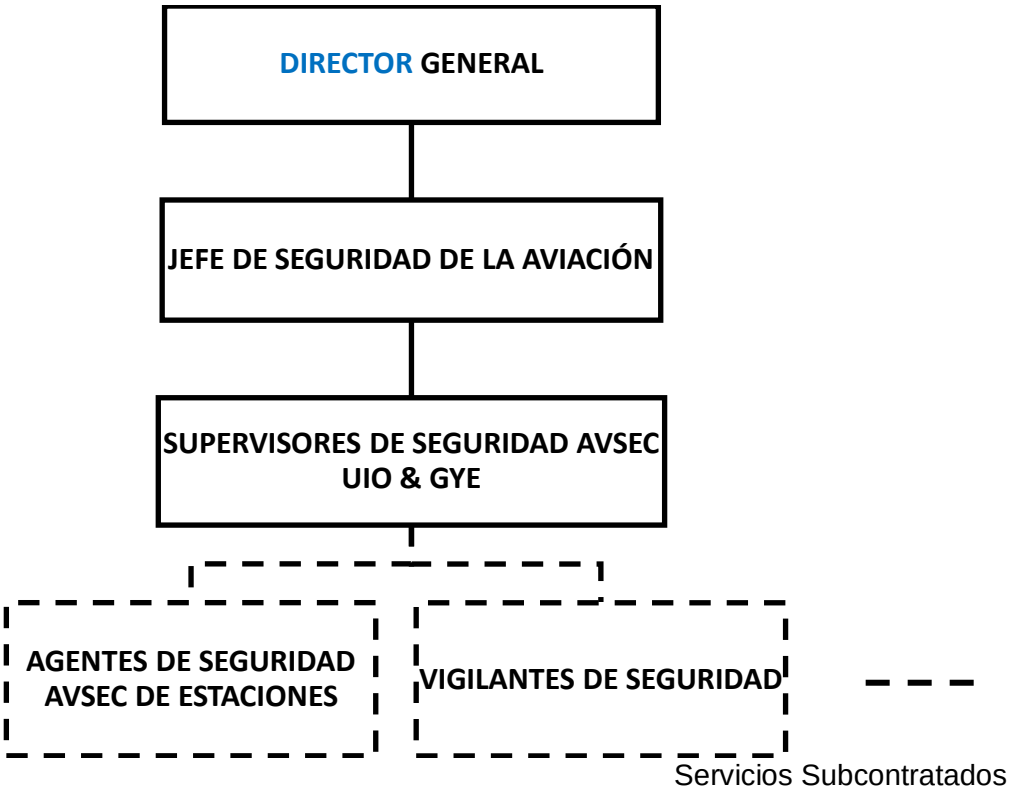
Capítulo **Página**

PARTE A ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD.....1
04.00.00 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL 1
04.01.00 ORGANIGRAMA DE SEGURIDAD EN AEROGAL 1
04.02.00 PERSONAL DE SEGURIDAD 1
04.02.01 DESCRIPCIÓN DE LAS FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES .1
04.03.00 POLÍTICAS LABORALES PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD 1
04.03.01 DE LAS BEBIDAS ALCOHÓLICAS, DROGAS ILEGALES Y USO DE MEDICAMENTOS 1
04.03.02 DE LAS ENFERMEDADES E INCAPACIDADES 1
04.03.03 DEL USO DE EQUIPOS DE OFICINA Y RADIOS DE COMUNICACIÓN 1
04.03.04 DE LOS REPORTES DE NOVEDADES 2
04.03.05 DE LOS EQUIPOS DE SEGURIDAD 2
04.03.06 DE LAS SANCIONES CON ACCIÓN DISCIPLINARIA 2
04.04.00 EVALUACIONES DEL DESEMPEÑO DEL PERSONAL DE SEGURIDAD 1
04.05.00 PRUEBAS DE SEGURIDAD 1
04.05.01 ELEMENTOS DE PRUEBAS.....1

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

04.01.00 ORGANIGRAMA DE SEGURIDAD EN AEROGAL

Ilustración 1. *Organigrama de Seguridad en Aerogal*



Esta estructura Orgánica Organizacional de Seguridad de Aerogal aplica a todas las estaciones en las cuales operamos a nivel nacional. En las estaciones internacionales se dispone de Agentes de Seguridad subcontratados de acuerdo a los requerimientos de la Autoridad Competente local y el contrato de prestación de servicios entre las partes.

Para el caso del Ecuador, Aerogal ha definido que en las estaciones de Quito y Guayaquil se dispongan de Supervisores de Seguridad de la Aviación de Aerogal, los cuales coordinarán y supervisarán de manera directa las operaciones y procedimientos ejecutados por el Sub contratista de seguridad contratado por la compañía para cumplir las funciones y procedimientos de seguridad de la aviación, con personal entrenado y debidamente calificado, cumpliendo con los requisitos de la Autoridad Aeronáutica correspondiente donde operemos.

En las otras estaciones donde operamos, tanto a nivel nacional como en las estaciones internacionales, será el Jefe de estación de Aerogal quien supervisará y controlará el fiel cumplimiento de los procesos y procedimientos de Seguridad de la aviación contemplados en este Programa de Seguridad, por parte de los Agentes de Seguridad de la Aviación del subcontratista de Seguridad que mantenga un contrato por este concepto con la compañía.

04.01.01 DEBERES Y RESPONSABILIDADES DEL PERSONAL DE TODA LA ORGANIZACIÓN

Como se menciona en el capítulo anterior, todo el personal de la Organización en diferente medida tiene deberes y responsabilidades frente al Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación.

A continuación, se presentan los deberes y responsabilidades del personal de la organización referente a Seguridad de la Aviación de acuerdo a su nivel de intervención en la organización y en la aerolínea.

Gerente y Jefes Operacionales de la Áreas: son responsables de la Dirección administración y operacional de sus áreas dentro de la aerolínea, son delegados por el Ejecutivo responsable para el desarrollo administrativo y operacional dentro de un marco regulatorio enfocado hacia la seguridad de la Aviación, como también rinden cuentas por la disposición de los recursos asignados, así como las medidas aplicables orientadas a la reducción del nivel aceptable de seguridad de las actividades operacionales tan bajo sea posible.

Funciones: ejecutar los planes de acción encaminados al control y mitigación de riesgos y amenazas en sus áreas.

Diseñar e implementar soluciones que permitan resolver las deficiencias operacionales referidas a la identificación de amenazas y gestión de riesgos asociados.

Responsabilidades:

- Determinar las medidas de control (mitigación) aplicables en la operación de la aerolínea, de estimarlo pertinente puede solicitar asesoría al Jefe de Seguridad de la Aviación.
- Disponer que se lleven a cabo acciones correctivas/preventivas (administrativas, operativas, tecnológicas) de seguridad, estableciendo los controles que corresponden.
- Reportar acerca de los resultados de las acciones preventivas/correctivas que se llevan a cabo.
- Apoyar a la implementación de una cultura de seguridad de Aviación, en sus respectivas áreas, promoviendo el reporte no punitivo de amenazas y/o peligros operacionales de acuerdo a los lineamientos de la política de seguridad integral.
- Definir y asignar eficientemente los recursos para las actividades locales de gestión de riesgos.
- Elaborar un plan de implementación de gestión del riesgo de amenazas que afecten a sus áreas de acuerdo al plan de trabajo y defensas elaborados en conjunto con seguridad de la aviación.
- Dar seguimiento a las medidas para eliminar peligros o reducir el nivel de riesgo en su área de gestión o lo que se ha decidido que es un nivel de riesgo aceptado.
- Participar en el Comité de Seguridad de la Aviación-LRRB como representate de su área operativa.
- Asegurar que las operaciones de su respectiva área se realicen de acuerdo a las con las condiciones y restricciones del Coa y en cumplimiento con las regulaciones aplicables y los estándares operacionales definidos por la organización para el desarrollo de la operación.

Responsabilidades de Personal Administrativo y Operativo:

- Estas responsabilidades aplican para los cargos de administradores, jefes, jefes, analistas, auxiliares y el personal de línea operativa.
- Respecto al sistema de gestión de seguridad de la aviación todo el personal tiene las siguientes responsabilidades:
    - Cumplir los requisitos regulatorios, las políticas y procedimientos establecidos tanto por la organización como por las entidades regulatorias nacionales e internacionales.
    - Aplicar dentro de sus actividades las medidas de seguridad pertinentes,
    - Hacer uso de los equipos de protección personal para la labor que se realiza si es aplicable,
    - Reportar por medio de los canales definidos por la organización a la mayor brevedad posible:
        - Las amenazas y riesgos evidenciados durante el desarrollo de la operación.
        - Toda ocurrencia/evento experimentado
        - Toda falla/deficiencia detectada
        - Todo error en procedimiento
        - Toda preocupación referida a un posible acto de interferencia ilícita y/o un acto ilícito percibido.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

04.02.00 PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Los procesos de seguridad que deberán ser efectuados por Aerogal y que serán ejecutados por el personal de seguridad de la aviación en todas las estaciones nacionales e internacionales donde opera Aerogal, son las siguientes:

1) Control de accesos a zonas de seguridad restringidas de responsabilidad de la compañía,
2) Control de accesos de personas y vehículos al diamante de seguridad de las aeronaves de la compañía,
3) Control de accesos y salidas de personas a las aeronaves de la compañía,
4) Control de accesos y salidas de personas a las bodegas de las aeronaves de la compañía,
5) Control y custodia de los equipajes de bodega,
6) Custodia de las aeronaves que se encuentran en pernocta,
7) Inspección y controles de seguridad a la carga y el correo aéreo,
8) Procedimientos de seguridad para la introducción de suministros para el servicio de a bordo, así como del catering y dutty free a las aeronaves.
9) Otras actividades de acuerdo a cada estación y al contrato vigente esté establecido.

La compañía Aerogal podrá llevar adelante estos procesos con Supervisores, Agentes de Seguridad y/o Vigilantes de Seguridad, según sea el caso y de acuerdo a los requerimientos y exigencias de las autoridades locales competentes.
Aerogal se asegurará que este personal esté debidamente entrenado para efectuar estas actividades, de acuerdo a lo descrito en el Programa de Entrenamiento.

04.02.01 DESCRIPCIÓN DE LAS FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

A. JEFE DE SEGURIDAD AEROGAL

La responsabilidad principal del Jefe de Seguridad de la Aerolínea es ser el Responsable de todos los aspectos relacionados con la Seguridad de la Aviación para toda la compañía y representar a la aerolínea en lo referente a Seguridad de la Aviación ante la Autoridad Aeronáutica del país, de acuerdo a su respectivo COA, garantizando la toma de acciones en pro de la disminución del riesgo operacional de eventos con el fin de evitar la ocurrencia de incidentes y/o accidentes a través de un proceso continuo de gestión del riesgo operacional.

1. ALCANCE

El cargo no tiene incidencia en los ingresos o presupuesto de la compañía, pero sus decisiones en temas de seguridad previenen accidentes e incidentes que podrían conllevar a altas pérdidas de vidas humanas y económicas.

La toma de decisión por nivel organizacional en cuanto a la tolerabilidad de los riesgos se define en el Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) para Aerogal en el capítulo 05.00.00 numeral 05.04.00, paginas 3-5.

2. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

a) Responsable frente a la Autoridad Aeronáutica de su país de implementar, mantener y monitorear el desarrollo día a día del sistema de Gestión de Seguridad (SEMS) en su Organización.

b) Implementar y monitorear los lineamientos emitidos por la Dirección General de la compañía para el desarrollo adecuado del Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación (SEMS) de la Compañía.
c) Informar y dar a conocer a la Dirección General de la compañía, sobre todos los aspectos y la aplicación relacionada con Seguridad de la Aviación, a fin de implementar lineamientos para la mejora continua.
d) Interactuar y coordinar con la Dirección General de la compañía y con las demás áreas operativas sobre el desarrollo continuo de la aplicación de los procesos y procedimientos relacionados con la Seguridad de la Aviación.
e) Sera responsable de la implementación y control del Sistema de Gestión de Seguridad y deberá rendir cuentas a la Dirección General de la compañía.
f) Asegurar que el Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación este alineado con los requerimientos de las Autoridad Aeronáutica de su respectivo país.
g) Administrar el sistema de reportes operacionales de Seguridad de la Aviación en su aerolínea.
h) Llevar a cabo auditorías internas y externas de Seguridad de la Aviación que afecten directamente a la aerolínea.
i) Liderar las sesiones de identificación de riesgos de la aerolínea con el fin de asegurar que se generen acciones para mitigar los riesgos inducidos por amenazas en contra de la seguridad de la Aviación Civil.
j) Cumplir las políticas y directrices estipuladas por la compañía para el desarrollo, implementación y manutención del sistema de gestión de Seguridad de la Aviación (SEMS).
k) Elaborar, actualizar y mantener vigente en todo o sus partes el Programa de Seguridad de la Aviación de compañía.
l) Monitorear los procesos de reclutamiento y selección del personal de Seguridad de la Aviación propio o subcontratado.
m) Asegurar que las operaciones serán conducidas en concordancia con las regulaciones aplicables y estándares de la compañía.
n) Otras que de acuerdo a sus funciones sea necesario llevar adelante e beneficio de la seguridad de la aviación y de las operaciones aéreas.

3. DELEGACIÓN DE FUNCIONES

Durante ausencia del Jefe de Seguridad de la compañía Aerogal, la persona que le reemplazará para contacto con la autoridad será el Gerente de Operaciones de la compañía y en el ámbito operativo-administrativo será el Supervisor de Seguridad que haya sido designado por el/la titular de esta Jefatura.

A. SUPERVISOR DE SEGURIDAD AEROGAL

a) Cumplir con la misión del Departamento de Seguridad de Aviación y contribuir activamente para minimizar los riesgos en contra de la seguridad de la aviación de la organización, desempeñando sus funciones de seguridad de manera profesional, eficiente y altamente confiable.
b) Cumplir y hacer cumplir la política y procedimientos de seguridad de la aviación establecidos en el Programa de Seguridad de la Aviación de la aerolínea.
c) Prevenir cualquier acto ilícito que atente contra la seguridad de clientes, empleados, público en general, aeronaves e instalaciones de la aerolínea.

1. ALCANCE

Mantener un alto nivel de seguridad y protección para nuestros clientes, operaciones, instalaciones y equipos.

La toma de decisión por nivel organizacional en cuanto a la tolerabilidad de los riesgos se define en el Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) para Aerogal en el capítulo 05.00.00 numeral 05.04.00, paginas 3-5.

2. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

a) Cumplir efectiva y diligentemente las funciones a ellos asignadas.
b) Cumplir y hacer cumplir, así como controlar de forma directa la aplicación efectiva de los procedimientos de seguridad establecidos en este programa.
c) Ser firme, discreto y respetuoso, manteniendo una apariencia nítida en todo momento y estar debidamente uniformado, con el vestuario proporcionado por la empresa.
d) No podrá abandonar su puesto de trabajo, ni faltar a su jornada de trabajo sin causa justificada o sin la autorización respectiva.
e) Reportar verbalmente o por escrito al Jefe de Seguridad de Aviación / Jefe de Estación de las novedades relacionadas con la actividad que se presenten o se hayan presentado durante su jornada laboral.
f) Informar al Jefe de Seguridad de cualquier situación anormal o posible riesgo que esté ocurriendo o que pueda suceder dentro de las instalaciones u operaciones aéreas.
g) Evitar toda forma de prepotencia, amenazas verbales o físicas a compañeros u otras personas.
h) Mantener informado al Jefe de Seguridad / Jefe de Estación en todo momento de los hechos relacionados con la operación.
i) Asegurar que las operaciones serán conducidas en concordancia con las regulaciones aplicables y estándares de la compañía.

3. PROHIBICIONES

a) Efectuar diligencias personales, hacer o recibir llamadas telefónicas personales o ajenas al trabajo utilizando los bienes de la compañía (excepto en caso de emergencia), o durante un periodo largo de tiempo descuidando sus actividades y responsabilidades,
b) Utilizar palabras fuera de tono, insultos, ofensas o con acento descortés, debiendo guardar respeto y consideración, tanto al personal de la empresa como a los visitantes y demás personal de la compañía y clientes de la misma,
c) Hacer uso desmedido de los recursos y bienes del área de Seguridad y de la compañía,
d) Abstenerse de recibir visitas de amigos y/o familiares en las áreas y jornadas de trabajo, a menos que sean relacionadas con el mismo,
e) Distraerse y desatender las funciones asignadas con la finalidad de efectuar otras actividades o abandonar injustificadamente su lugar de trabajo,
f) Leer o estudiar documentos ajenos a las actividades de seguridad de la aviación y/o de la compañía que corresponda,
g) Disponer de reproductores de música o video, grabadoras o televisión en sus lugares de trabajo que distraigan o perturben las actividades relacionadas con el trabajo,

B. PERSONAL DEL PROVEEDOR DE LOS SERVICIOS SUBCONTRATADOS DE SEGURIDAD

4. GERENTE DE OPERACIONES

El Gerente de Operaciones de la compañía de seguridad contratada, es el responsable por el fiel cumplimiento de los procedimientos, procesos, programas, directrices y demás disposiciones impartidas por la compañía Aerogal con respecto a la Seguridad de la Aviación, así como es el responsable de gestionar la capacitación y difusión oportuna de las nuevas políticas y regulaciones establecidas.

5. AGENTE DE SEGURIDAD

Será el ejecutor principal de las actividades y funciones de seguridad de la aviación, mismo deberá cumplir sus funciones de acuerdo al lugar asignado para cada caso.

La toma de decisión por nivel organizacional en cuanto a la tolerabilidad de los riesgos se define en el Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) para Aerogal en el capítulo 05.00.00 numeral 05.04.00, paginas 3-5.

a. Ingreso a áreas restringida bajo responsabilidad de la compañía,
b. Controlar el diamante de Seguridad de la Aeronave,
c. Controlar el acceso al interior de las Aeronave,
d. Controlar el acceso a las bodegas de la Aeronave,
e. Brindar seguridad y custodia al equipaje de bodega
f. Brindar seguridad y custodia a la carga aérea,
g. Inspección y Registro Físico de Personas y vehículos
h. Inspeccionar los suministros que acceden a las aeronaves,
i. Asegurar que las operaciones serán conducidas en concordancia con las regulaciones aplicables y estándares de la compañía, etc.

04.03.00 POLÍTICAS LABORALES PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD

04.03.01 DE LAS BEBIDAS ALCOHÓLICAS, DROGAS ILEGALES Y USO DE MEDICAMENTOS

a) El personal de seguridad de Aerogal, así como el personal de la empresa de seguridad sub contratada están sujetos a las políticas de alcohol y drogas de Aerogal.
b) Se efectuará pruebas de alcohol bajo sospecha razonable o de manera aleatoria al personal de seguridad para determinar que éste personal labora sin estas bajo la influencia de esta sustancia que afecte el desempeño de sus funciones.
c) Las bebidas alcohólicas durante su turno y por lo menos ocho horas antes de presentarse a laborar, quedan terminantemente prohibidas.
d) Se reportará al Jefe de Seguridad y/o Supervisor de Seguridad Aerogal, si se detecta que un funcionario de seguridad se ha presentado a laborar bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de cualquier otra droga ilegal para lo cual se efectuarán pruebas de alcohol y/o drogas por sospecha razonable.
e) El uso de medicamentos bajo prescripción médica que afecten el buen desempeño de su trabajo, deberá ser informado al Jefe de Seguridad/Supervisor de Seguridad/Jefe de Estación, según corresponda.

04.03.02 DE LAS ENFERMEDADES E INCAPACIDADES

a) Un personal de seguridad de encontrarse adoleciendo de una enfermedad que le imposibilite continuar con su turno de trabajo, notificará de inmediato al Supervisor/Jefe de Seguridad /Jefe de Estación para que se considere ser relevado de sus funciones; si se encontrase en horas de atención médica, se enviará a consulta médica, caso contrario se podrá autorizar que se retire del lugar por caso de fuera mayor.
b) En caso que se enferme en horas no laborables o reciba una incapacidad, debe notificar telefónicamente a su Supervisor/ Jefe de Seguridad/Jefe de Estación según corresponda a la mayor brevedad posible, a fin de que se disponga su relevo.
c) De encontrarse adoleciendo de una enfermedad, deberá presentarse al IESS o Centro Médico para estos casos de acuerdo a la exigencia del país donde se esté operando para su respectivo tratamiento y completar los trámites en el caso que fueran incapacitados.
d) No se admiten Agentes de Seguridad en sus posiciones de trabajo si adolecen de alguna enfermedad visible o que no permita efectuar sus tareas de manera efectiva.

04.03.03 DEL USO DE EQUIPOS DE OFICINA Y RADIOS DE COMUNICACIÓN

a) El uso de teléfonos en cualquiera de las posiciones será estrictamente para asuntos relacionados con el desempeño de sus labores, los Agentes de Seguridad no están autorizados a ingresar portando sus teléfonos a las áreas restringidas durante sus jornadas laborales.
b) Cuando por las funciones que realizan requieren atender un teléfono o hacer gestiones por este medio, serán amables y respetuosos en su trato con el interlocutor.

c) El personal de Seguridad, debe estar familiarizado con la forma de operar los equipos y radios de comunicación y a la vez prestar atención a las condiciones de funcionamiento y utilizar un lenguaje aeronáutico para comunicarse por este medio.

d) Información confidencial o personal no podrá ser transmitida por teléfono.

e) No están autorizados y no deberán difundir ninguna información sensitiva o relacionada con la seguridad de la Compañía.

04.03.04 DE LOS REPORTES DE NOVEDADES

a) La información oficial o confidencial del Departamento de seguridad será proporcionada únicamente por el Jefe de Seguridad/Jefe de Estación, según corresponda, si fuese de su competencia. El personal de Seguridad no está autorizado a dar información relacionada con la Seguridad de la Compañía sin la autorización de la Jefatura de Seguridad a otra área, dependencia, persona o entidad.

b) Cuando sea necesario de acuerdo al caso o cuando haya sido solicitado informes o reportes de seguridad, éstos deben incluir como mínimo, pero no se limitarán a lo siguiente:

- Antecedentes
- Desarrollo
- Conclusiones
- Recomendaciones
- Anexos

c) Toda información física y/o magnética que por sus funciones haya tenido acceso el personal de seguridad, no podrá compartir con personas ajenas al área de seguridad y de corresponder archivará en el lugar y bajo las políticas establecidas para ello.

04.03.05 DE LOS EQUIPOS DE SEGURIDAD

a) El personal de Seguridad cuidará los equipos que hayan sido entregados bajo su responsabilidad: máquinas de rayos X, detectores de metales, radios de comunicación, vehículos, teléfonos y otros artículos necesarios para el desempeño de sus labores.

b) Si este es dañado por negligencia o extraviado, deberá responder por los costos respectivos.

c) El lenguaje a emplear utilizando equipos de comunicaciones será cortés, corto, preciso y utilizando un lenguaje aeronáutico en los canales que hayan sido dispuestos.

04.03.06 DE LAS SANCIONES CON ACCIÓN DISCIPLINARIA

Algunas causas por las cuales se sancionará con acción disciplinaria (aplica para el personal de la compañía Aerogal) se nombran a continuación:

a) Retraso en la entrada a sus labores, abandonar sin autorización o no acudir a laborar sin la debida justificación.

b) Presentarse a laborar con síntomas de haber ingerido bebidas alcohólicas.

c) Descuido en el cumplimiento de sus funciones o efectuar procedimientos errados o no dar cumplimiento a las disposiciones recibidas de la Jefatura de Seguridad / Jefatura de Estación según corresponda y en los plazos establecidos.

d) Violación del reglamento interno de la compañía.
e) Violación a las normas establecidas en la normativa laboral vigente.

En caso de presentarse cualquiera de estos hechos se aplicará la amonestación legalmente establecida en el Reglamento de la compañía, con la coordinación de Talento Humano.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

04.04.00 EVALUACIONES DEL DESEMPEÑO DEL PERSONAL DE SEGURIDAD

Una de las tareas más difíciles e importantes de la dependencia de Seguridad de la Aviación, es la evaluación del desempeño de la unidad de seguridad de la aviación, identificando la evaluación del desempeño individual de cada persona, donde es más fácil felicitar un buen desempeño que atribuir o dar a conocer el desempeño insuficiente de una persona.

Es indispensable que el área de seguridad dirija de forma eficaz el desempeño insuficiente con la finalidad de buscar una mejora en el desempeño individual para lograr eficiencia de la unidad de seguridad de la aviación.

En la evaluación del desempeño se debe tomar en cuenta diferentes aspectos como:

a) El reconocimiento de desempeños excepcionales,
b) Identificación de las deficiencias individuales,
c) Identificación de las acciones para determinar las limitaciones de los individuos,
d) Criterios de desarrollo y de incentivos,
e) Establecimiento de procedimientos de notificación de quejas,
f) Fomentar el trabajo en equipo

Es importante tomar en consideración que el desempeño de cada uno de los individuos contribuye al éxito de la unidad de seguridad de la aviación.

Tanto en bases nacionales como internacionales, el responsable designado por el proveedor de seguridad evaluará el desempeño en el trabajo de los Agentes de Seguridad de la compañía subcontratada, a quienes se les asigna las tareas de seguridad, por lo que donde se observe un desempeño inadecuado de una persona, tienen la responsabilidad de controlar y corregir de inmediato, a fin de lograr la mejora continua del sistema de gestión de la seguridad. Esta evaluación periódica a su vez será validada por el responsable de seguridad de la compañía y/o Jefe de estación donde aplique.

Asimismo, con la finalidad de disponer de resultados objetivos, se realizarán evaluaciones periódicas al personal de seguridad. Estas evaluaciones del desempeño laboral en lo concerniente a seguridad de la aviación se efectuarán por lo menos cada 180 días.

En estas evaluaciones se tomarán en consideración los siguientes parámetros:

- Conocimiento del trabajo: ¿qué nivel de conocimiento sobre el trabajo tiene la persona?
- Competencia: ¿qué nivel de competencia se está mostrando?
- Calidad del trabajo: ser eficiente en el trabajo
- Cantidad de trabajo: ¿cumple la persona los procedimientos de seguridad establecidos?
- Concentración: ¿se mantiene un nivel de concentración apropiado, o se distrae con facilidad?
- Confianza: ¿es confiable la persona en cualquier tarea que realiza?
- Adaptabilidad: ¿se ajusta la persona rápidamente a las nuevas tareas y obligaciones?
- Motivación: ¿muestra el miembro de la unidad una motivación adecuada y la mantiene constante?
- Relaciones Humanas: ¿es cortés su manera de tratar con los pasajeros, personal de las aerolíneas y otros empleados del aeropuerto?
- Relaciones dentro de la unidad de seguridad: ¿está la persona haciendo una buena

contribución a la relación laboral entre los miembros de la unidad?

Tabla 1

Evaluación del Personal de Seguridad/Proveedor

Nombre del Evaluado: Nombre del Evaluador de la compañía:
Fecha: Estación:

A. Aptitudes	B. Evaluación del Empleado	C. Evaluación de la compañía *	D. Evaluación Final
CONOCIMIENTO DEL EMPLEO (conocimientos actualizados, qué nivel de conocimiento tiene la persona)			
COMPETENCIA (qué nivel de capacidad para cumplir su trabajo está demostrando)			
CALIDAD DE TRABAJO (minuciosidad, precisión, eficiencia)			
CANTIDAD DE TRABAJO (cumple las normas de la unidad según las condiciones normales)			
CONCENTRACIÓN (se mantiene en un nivel adecuado de concentración o se distrae fácilmente)			
CONFIANZA (es confiable la persona en la tarea de seguridad que desempeña)			
ADAPTABILIDAD (se adapta fácilmente la persona a las nuevas condiciones de trabajo que se solicita)			
MOTIVACIÓN (muestra motivación en el trabajo que realiza y la mantiene constantemente)			
RELACIONES HUMANAS (es cortés en el trato con los pasajeros, personal de la compañía, personal de otras compañías y del aeropuerto)			
RELACIONES DENTRO DE LA UNIDAD			
HÁBITOS DE TRABAJO (aplicación, perseverancia, iniciativa, confiabilidad, puntualidad y habilidad para cumplir plazos)			
HABILIDADES DE COMUNICACIÓN (escrita y oral)			
ORGANIZACIÓN Y LIDERAZGO (habilidades inter-personales)			

C. COMENTARIOS DEL EVALUADOR:

E. RECOMENDACIONES DEL EVALUADOR: con respecto a las metas identificadas/objetivos o necesidades de entrenamiento (indique en qué área y cuando)

- La calificación final se obtendrá del promedio de la evaluación del empleado y de la compañía.
- La puntuación es el rango de 1 a 5 puntos, siendo 1 el menor y 5 el más alto.
- Recomendación adicional: La presente evaluación debe ser elaborada con letra legible sin tachones ni enmendaduras.

* La evaluación al personal de seguridad a cargo de la compañía, será efectuado por los supervisores de seguridad AV y/o Jefes de estación donde sea aplicable, sean estas en estaciones nacionales o internacionales

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

05.00.00 INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES DE SEGURIDAD

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

Capítulo **Página**

PARTE A ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD.....1
05.00.00 INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES DE SEGURIDAD 1
05.01.00 COORDINACION Y COMUNICACIONES 1
05.02.00 POLÍTICA DE REPORTE VOLUNTARIO 1
05.03.00 RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN 1
05.04.00 POLÍTICA DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD 1
05.04.01 OBJETIVO.....1
05.04.02 INFORMACIÓN SENSITIVE SECURITY INFORMATION.....1
05.04.03 REQUISITOS SSI.....2
05.04.04 RESPONSABILIDAD 2

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

05.01.00 COORDINACION Y COMUNICACIONES

La Autoridad Aeronáutica a través de la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica emitirá Regulaciones, Políticas y disposiciones de seguridad de la aviación para su fiel cumplimiento, por lo que Aerogal se compromete a cumplir y hacer cumplir el marco regulatorio con la finalidad de evitar actos que pudieran poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas.

Para el cumplimiento a las regulaciones, políticas y disposiciones de seguridad de la aviación emitidas por la Autoridad Nacional de Seguridad de la Aviación de la DGAC, el Jefe de Seguridad de la compañía será el encargado de transmitir dicha información en forma escrita a todos los involucrados con esa regulación, sean éstos colaboradores directos o sub contratados, dando de esta manera cumplimiento a lo dispuesto por la Autoridad Aeronáutica.

Toda propuesta de enmienda, programa o proceso sobre Seguridad de la Aviación, remitido por parte de la compañía Aerogal a la Autoridad Aeronáutica para su conocimiento y aprobación será por escrito.

Cuando la Autoridad Nacional de Seguridad de la Aviación, realice auditorias, inspecciones, evaluaciones o pruebas a la compañía, los resultados de los informes se remitirán a la Gerencia de Operaciones de la compañía y/o al Representante Legal de la Compañía, a fin de tomar conocimiento y disponer de inmediato las acciones correctivas dispuestas por esta autoridad.

Los informes de situaciones o novedades que se produjeren durante el desarrollo de las actividades aeronáuticas en lo referente a seguridad de la aviación, serán canalizados por la Jefatura de Seguridad de la Aviación o Jefatura de Estación para conocimiento y aplicación del personal de seguridad sea directo o subcontratado.

La información relacionada con la seguridad de la aviación debe asegurar que todo el personal con una necesidad de saber estén al tanto de la información nueva o modificada de seguridad de manera oportuna y que sea necesario que conozca como es el caso del personal de seguridad de la compañía Aerogal o la compañía de seguridad que nos provee este servicio.

La información relevante para las operaciones de seguridad y/o información general, se difundirá a través de memorandos, boletines físicos, boletines electrónicos, boletines de seguridad, notificaciones, correos electrónicos, presentaciones en power point, circulares, procedimientos, cartas, informativos entre otros, aplicando la política de SSI de acuerdo a la información proporcionada.

De la información emitida o notificada se firmarán registros de conocimiento de la información de seguridad y se guardarán archivos que se consideren pertinentes. Para emitir o dar a conocer esta información se evaluará la necesidad de que esté al tanto de una información nueva o modificada de manera oportuna, para asegurarnos que el prestador de los servicios de seguridad aplique los procedimientos de manera oportuna, coherente e integrada con las políticas de la compañía.

La Jefatura de Seguridad de la Aviación y/o Encargados de Seguridad deberán informar a los responsables de seguridad en cada Estación de cualquier procedimiento, directiva, instructivo y/o alertas de seguridad de cumplimiento inmediato a través de correos

electrónicos, los mismos que serán de conocimiento al personal propio y subcontratado durante las instrucciones de seguridad (briefings) o a través de procesos e inducción.

Asimismo, todo cambio relevante en procedimientos o en el presente programa será a través de la Biblioteca Virtual del siguiente link: http://www.aerogal.info/biblioteca/index.php

Cualquier canal de comunicación utilizado debe ser claro y conciso, utilizando palabras y frases de fácil entendimiento para asegurar que la persona que recibe la información comprenda a plenitud el mensaje.

Toda la información relevante a la operación (incluyendo files de entrenamiento) deberá realizarse y mantenerse en forma legible, de fácil identificación; en un lugar seguro, con acceso a personal autorizado y protegidos de cualquier daño. Los responsables deberán actualizar todos los registros y mantener el control efectivo sobre estos.

05.02.00 POLÍTICA DE REPORTE VOLUNTARIO

La Jefatura de Seguridad de la Aviación de la compañía, promueve a todo el personal sea directo o subcontratado, a reportar cualquier situación irregular y ocurrencias operacionales no rutinarias que pueda provocar una amenaza, ruptura o interferencia ilícita del sistema de seguridad en contra de la seguridad de la compañía y de las operaciones aéreas, cualquier situación irregular que pueda poner en riesgo la integridad y seguridad de los pasajeros, tripulantes, personal de tierra, facilidades, aeronaves o bienes de la empresa a través del sistema de reporte voluntario operacional de la compañía.

De igual manera a través de esta política de reporte voluntario se promueve el reportar fallas en los procedimientos de Seguridad, que pudieran afectar a la seguridad de las operaciones aéreas de la compañía con la finalidad de analizar las acciones correctivas más adecuadas.

Estos reportes son manejados con confidencialidad y con carácter no punitivo de acuerdo a los lineamientos establecidos en el Safety Management System SMS.

El formato está descrito en el SMS, y podrá ser enviado por correo electrónico a la siguiente dirección: segoperacional@avianca.com

Si el formato no está disponible podrá ser enviado a través de una hoja simple donde anotará nombre completo, departamento, cargo, teléfono, puede ser un email si así lo deseara. Por la confidencialidad que pueda requerir, no requiere ser un formato. También puede ser a través de llamada telefónica a la Jefatura de Seguridad de la compañía o a alguno de sus miembros, o puede realizarlo verbalmente en esta dependencia.

Esta política no exime la responsabilidad de presentar reportes mandatorios de amenazas, incidentes o accidentes requeridos por políticas de compañía o regulaciones de la DGAC.
Aerogal motivará para que los colaboradores, hagan sugerencias encaminadas a mejorar la seguridad de la empresa y a reportar cualquier violación a los procedimientos, así como cualquier acto dentro de las instalaciones, equipos o alrededores.

Información de fuentes externas que contengan temas de seguridad deberán ser archivadas en un lugar seguro, con acceso a personal autorizado y protegidos de cualquier daño. De acuerdo a la evaluación de la Jefatura de Seguridad será difundido al personal que tenga necesidad de saber, por los mismos medios indicados en el ítem anterior.

La Jefatura de Seguridad realizará el análisis, identificación de la causa raíz, determinación de las acciones correctivas, así como el monitoreo para asegurar su efectividad y reducir el riesgo.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

05.03.00 RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

En caso de todas las situaciones de emergencia u otras que sean requeridas por los medios de comunicación, los autorizados para mantener enlace de comunicación son el Presidente Ejecutivo y/o el Jefe de Relaciones Públicas de Aerogal.

Ninguna persona ajena a lo mencionado en el párrafo anterior, está autorizada para difundir u emitir información relacionada con la seguridad la aviación o seguridad operacional de la compañía Aerogal.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

05.04.00 POLÍTICA DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD

Aerogal tiene una política de protección y resguardo de la información relacionada con la seguridad de la aviación, sea en forma física o electrónica. Esta política se le conoce con el nombre de Sensitive Security Information (SSI).

Estimado Colaborador/Proveedor:

De acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y otras regulaciones del Estado Ecuatoriano, así como demás normativa que rige a la compañía, estamos obligados a informarle de sus responsabilidades de seguridad en lo que respecta a nuestro Programa de Seguridad como se muestra a continuación:

El contenido de todos los requisitos de seguridad descritos en nuestro Programa de Seguridad y procedimientos internos son ***"Información Sensitiva de Seguridad" (SSI).*** *La protección de la información confidencial cuya divulgación no está autorizado, el acceso y la falsificación de cualquiera de las partes del Programa de Seguridad y demás información de seguridad considerada como "SSI" está completamente prohibida y sólo puede ser limitada a las personas que la deban conocer. Cualquier solicitud de fragmentos de esta información "SSI" se notificará inmediatamente a la Jefatura de Seguridad de la Aviación de la compañía.*

Estimado Colaborador/Proveedor el cumplimiento estricto de los procedimientos de seguridad antes mencionados es obligatorio y deben aplicarse de inmediato.

Bajo esta política se dispone que los empleados de la compañía y de las empresas subcontratadas no deban transferir o divulgar cualquier tipo de información de seguridad de la aviación, sin la autorización de Seguridad de la compañía.

05.04.01 OBJETIVO

Proteger los recursos relacionados con la información de la Compañía y la tecnología utilizada para su procesamiento; ofreciendo seguridad en contra de actos de interferencia ilícita utilizando las mejores prácticas para el manejo de la documentación e Información.

Información Sensible de Seguridad (SSI), esta es información que, en caso de conocer la ciudadanía, sería perjudicial para la seguridad de la empresa. A pesar de SSI no es información clasificada, hay procedimientos específicos para el reconocimiento, señalización, protección, seguridad compartida y la destrucción de SSI.

05.04.02 INFORMACIÓN SENSITIVE SECURITY INFORMATION

Aerogal considera como información sensitiva de seguridad, a los siguientes documentos:

- Programas de Seguridad y planes de contingencia
- Directivas de Seguridad

- Circulares de Información
- Especificaciones de rendimiento
- Las evaluaciones de la vulnerabilidad
- Seguridad de las inspecciones o de información sobre las investigaciones
- Información de Amenaza
- Las medidas de seguridad
- Información de Inspecciones de Seguridad
- Los materiales de capacitación para Seguridad
- Información de seguridad del personal
- Información referente a la infraestructura de la empresa
- Sistemas de información sobre seguridad
- Información comercial confidencial
- Investigación y desarrollo
- Correos internos que tienen que ver con políticas e información netamente de la compañía
- Otra información que determine la Dirección de Seguridad como SSI

05.04.03 REQUISITOS SSI

La Seguridad de la Información Sensible, dispone las pautas para la protección de acuerdo a lo siguiente:

A. Se debe – bloquear todos los archivos SSI

Cuando no está en posesión física, la información calificada SSI debe almacenarse en un archivo bloqueado gabinete o cajón, con llave y acceso restringido a personal autorizado.
Toda información acerca de seguridad será difundida a través de correos electrónicos, alertas, boletines, briefings y se enviará al personal que tiene necesidad legítima de conocer dicha información como los Jefes de Estación, Supervisores de seguridad y proveedores del servicio para que todo el personal sea informado.
Para el caso de los proveedores de seguridad, se hará firmar la forma de Responsabilidad de Información Sensitiva de Seguridad—SSI, misma que reposará en archivos de la compañía.

B. Se debe - cuando ya no es necesario, destruir SSI

La destrucción de SSI debe ser completa para evitar el reconocimiento o la reconstrucción de la información, mediante medios mecánicos, físicos o eléctricos (triturador, tijeras, incineración, otros medios disponibles).

C. Se debe - marcar SSI

Cuando la información completa o sólo una pequeña porción de un documento que contiene Información Sensible, el documento deberá ir marcado con una palabra que indique que tiene esta condición.

05.04.04 RESPONSABILIDAD

Todos los Gerentes, Jefes o equivalentes, Supervisores, titulares de unidades organizativas, ya sea personal operativo, administrativo o Técnico y sea cual fuere su nivel jerárquico, son responsables de la implementación de esta política de seguridad de la información dentro de sus áreas de responsabilidad, así como del cumplimiento de dicha política por parte de su equipo de trabajo.
La política de seguridad de la información es de aplicación obligatoria para todo el personal de la compañía cualquiera sea el nivel de las tareas que desempeñe.

PARTE B GESTIÓN DEL RECURSO HUMANO DE SEGURIDAD

01.00.00 CONTRATACIÓN DE PERSONAL DE SEGURIDAD

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

Capítulo		**Página**
PARTE B	**GESTIÓN DEL RECURSO HUMANO DE SEGURIDAD**	**1**
01.00.00	CONTRATACIÓN DE PERSONAL DE SEGURIDAD	1
01.01.00	SELECCIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD	**1**
02.00.00	PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO	1
02.01.00	INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	**1**

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

01.01.00 SELECCIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD

01.01.01 CRITERIOS DE SELECCIÓN

Aerogal cumple con lo dispuesto por la DGAC en cuanto a la selección y entrenamiento de su personal de seguridad tanto directo como a través de compañías proveedores de servicio.

Los perfiles de cargo del personal que lleva a cabo funciones de seguridad bien sea de manera directa o a través de proveedores de servicios se encuentran contemplados el portal electrónico del grupo Avianca Holding en la siguiente dirección:

https://siga.avianca.com/gesdocnor/Descripcion%20de%20CargosPuesto/Forms/Descripcin%20de%20CargoPuesto.aspx?RootFolder=%2fgesdocnor%2fDescripcion%20de%20CargosPuesto%2fCEO%2fDireccion%20Seguridad%20Aviacion%20y%20Corp%2fGerencia%20de%20operaciones%20Seguridad%20SAM&FolderCTID=&View=%7b0A135240%2d5F49%2d42A9%2d9780%2dDE00C46B1C13%7d

01.01.02 PROCESO DE SELECCIÓN AL CARGO

El proceso de selección del personal de Aerogal, que lleva a cabo labores de seguridad se encuentra a cargo de la Gerencia de Talento Humano de Aerogal a través del Procedimiento de Vinculación de Colaboradores; y en el caso de la compañías contratistas, ésta labor lo cumplirá la compañía que brinda el servicio de acuerdo los requisitos de contratación para el personal de seguridad de acuerdo establecido en el presente programa de seguridad, lo que podrá ser auditado por la compañía.

En el proceso de vinculación de los Colaboradores directos de Aerogal, se debe contar con la participación del Jefe de Seguridad de la compañía en las fases de atracción de talento, prueba técnica y entrevistas para el personal de seguridad que sea contratado por la compañía.

Durante el proceso de vinculación de los Colaboradores de Seguridad directos de Aerogal, además de los requisitos que están establecidos por Talento Humano de la compañía, se verificará de manera obligatoria los antecedentes penales y/o policiales, últimos dos trabajos anteriores (si aplica) y la dirección domiciliaria de los aspirantes.

Una vez terminado el proceso de selección, la compañía deberá conservar archivos de la documentación necesaria para el ingreso, aportada por el empleado durante el proceso, acompañada de los registros que evidencien la verificación de los documentos establecidos para el ingreso como certificados de honorabilidad, pre empleo, antecedentes personales, entre otros.

01.01.03 CRITERIOS Y REQUISITOS PARA LA SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN SUB CONTRATADO

A. OBJETIVO GENERAL

Estandarizar procedimientos, métodos y requisitos para garantizar calidad y estandarización en los servicios sub contratados de seguridad de la Aviación y simplificar los procesos de contratación.

B. CRITERIOS DE PERFIL

Todas aquellas personas que ingresan al proceso de reclutamiento, selección y contratación para cumplir funciones como personal de seguridad de la aviación, deberá someterse a los

procedimientos establecidos para ello, principalmente a la verificación y chequeo de antecedentes penales y laborales.

El proveedor de los servicios de seguridad es responsable de revisar y controlar los resultados de la verificación, chequeo de antecedentes laborales, antecedentes penales de los aspirantes a ser contratados como personal de seguridad de la aviación.
El personal a ser contratado para funciones de seguridad de la aviación, deberá superar pruebas de confiabilidad e integridad antes de su contratación y debería aplicarse de manera recurrente por lo menos cada 24 meses, sin vulnerar las leyes establecidas para ello en los diferentes países donde opera Aerogal.

Asimismo, se debe verificar las cartas de referencia de empleos anteriores que hayan sido presentadas por el aspirante a ser contratado como personal de seguridad de la aviación y asegurarse que el personal que labora en funciones de seguridad no desarrolla actividades lucrativas paralelas a sus responsabilidades de trabajo que sean incompatibles con éstas, a fin de establecer correctivos oportunos y eficaces para evitar afectar al desempeño de sus actividades de seguridad.

Por lo que, en lo relacionado con el personal de seguridad de la aviación, se tomará en cuenta lo siguiente:

a) **Nombre del puesto:** Agente de Seguridad u otra denominación que la Autoridad de Aviación Civil establezca en otros estados donde opera la Aerolínea y/o Supervisor de Seguridad, según sea aplicable.
b) **Requerimientos generales:** Todos los candidatos a funcionarios de Agente de Seguridad de la Aviación o funciones similares dependiendo del estado donde la Aerolínea esté operando, deberán tener la categoría de ciudadanos.
c) **Información de antecedentes penales:** Antes de iniciar cualquier trámite de aceptación y/o contratación del personal de seguridad, la empresa subcontratada verificará y/o validará los antecedentes penales y/o policiales del aspirante, de acuerdo a como establezca la autoridad correspondiente donde opere la Aerolínea, el certificado de antecedentes penales vigente reposará en las carpetas técnicas de este personal.
d) **Historial de empleos:** la empresa de seguridad subcontratada, verificará la historia laboral de los candidatos, dejando constancia del proceso como mínimo de dos empleos anteriores si aplica y/o por lo menos dos certificados de honorabilidad que serán verificados y dejarán evidencia de ello.
En el caso de los periodos que no registran o no disponen de otros empleos, durante la entrevista previo empleo, se validará o reconfirmará la actividad que el aspirante haya efectuado o desempeñado.
e) **Antecedentes personales y familiares:** La compañía subcontratista de Seguridad en lo referente a la investigación domiciliaria y familiar se asegurará que un aspirante a laborar como Agente de Seguridad no tenga antecedentes penales y se valide el lugar de residencia que registra en la solicitud de ingreso.
f) **Certificación médica general:** la empresa subcontratada deberá solicitar al aspirante un certificado médico general que garantice que el mismo está en buenas condiciones de salud, principalmente en lo referente a la vista, oído y estado psicológico y/o psiquiátrico, por lo tanto deberá contar con la certificación médica que el Agente de Seguridad está “Apto” para ocupar el puesto. En esta fase se debe verificar la ausencia al consumo de sustancias alcohólicas, estupefacientes y psicotrópicas mediante pruebas de consumo del alcohol y/o drogas.

g) **Pruebas:** Todo aspirante a ingresar a laborar como Agente de Seguridad para la compañía, debe someterse a pruebas de ingreso de alcohol y drogas, así como pruebas de confiabilidad; dichas pruebas, deberán efectuarse posteriormente con una recurrencia de 12 meses.
Asimismo, el proveedor de seguridad está sujeto al cumplimiento de las políticas de Aerogal, referentes a las pruebas confiabilidad, así como de alcohol y drogas de acuerdo a los procedimientos establecidos.

h) **Función principal:** Cumplimiento de procedimientos de seguridad de aviación, orientados a evitar actos de interferencia ilícita en contra de la seguridad de los pasajeros, colaboradores, aeronaves, instalaciones y población en general, o que pudiera poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas, enmarcados en la política de Aerogal.

i) **Entrevista pre empleo:** es importante esta fase decisoria para la contratación del nuevo Agente de Seguridad, donde se tratarán temas como empleos anteriores, motivos de su desvinculación, conceptos básicos de seguridad de la aviación y código de ética y compromisos, etapas que no registra otros empleos, entre otros.

j) Se debe dejar constancia y evidencias de todo lo anteriormente señalado.

C. REQUISITOS DEL PUESTO

AGENTE DE SEGURIDAD:

a) **Educación:** Título de Educación Secundaria en cualquier de sus opciones o el grado similar que aplique en cada Estado o el que solicite la autoridad de aeronáutica civil donde la aerolínea esté operando.

b) **Cursos:** Seguridad Aeroportuaria y Mercancías Peligrosas inicial y/o recurrente según corresponda que se encuentre vigente y aprobado por la AA de acuerdo a lo establecido en el Programa de Entrenamiento.

c) **Experiencia:** No necesaria.

d) **Sexo:** Masculino o femenino, de acuerdo a necesidad operativa.

SUPERVISOR DE SEGURIDAD:

a) **Educación:** Título de Educación Secundaria en cualquiera de sus opciones o el grado similar que aplique en cada Estado o el que solicite la autoridad de aeronáutica civil donde la aerolínea esté operando.

b) **Cursos:**
- Seguridad Aeroportuaria inicial y/o recurrente según corresponda
- Mercancías Peligrosas curso inicial y/o recurrente según corresponda
- Curso de Supervisores AVSEC.
- Los cursos deben encontrarse vigente y aprobado por la AA de acuerdo a lo establecido en el Programa de Entrenamiento.

c) **Experiencia:** de acuerdo a lo establecido en la regulación vigente.

d) **Sexo:** Masculino o femenino, de acuerdo a necesidad operativa.

Así mismo durante los procesos de selección de Agentes de Seguridad, se tomará en consideración lo establecido en el Manual de Seguridad de Aviación Civil y Corporativa MP-NE-0802, CAP.2.2 Proceso de Selección Agentes de Seguridad.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

02.00.00 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

02.00.00 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO 1

02.01.00 INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 1

02.01.01 PROGRAMA DE CONCIENCIACIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 4

02.01.02 RESPONSABLE DE LA INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD 14

02.01.03 CONTENIDO DE LOS CURSOS 14

2.01.04 CALIFICACIONES Y REGISTROS 15

02.01.05 REGISTROS 15

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

02.01.00 ENTRENAMIENTO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

El programa de Entrenamiento de Aerogal está basado en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación Civil, Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil y en la política de la compañía.

Abarca a todos los colaboradores que conducen funciones de seguridad de la aviación, ya sea personal empleado bajo la contratación directa de la compañía o personal subcontratado; asimismo, está orientado al personal que no es de seguridad pero que desempeña funciones operativas por lo que puede minimizar las consecuencias de los actos de interferencia ilícita.

02.01.01 PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Para poder cumplir las funciones de seguridad de la aviación en la compañía, el personal de seguridad debe estar debidamente capacitado en materia de seguridad de la aviación.
Esta capacitación abarcará entrenamiento teórico y práctico, con una periodicidad de 24 meses con alcance a las estaciones nacionales e internacionales donde opera la compañía.

Para las bases en Ecuador, se deberá considerar lo siguiente:

a) Los cursos iniciales y/o recurrentes de seguridad para el personal de Seguridad de la Aviación propio o subcontratado que inspecciona a los pasajeros, así como para el personal de seguridad que aplica procesos de inspección de equipajes y/o carga a través de los sistemas de rayos X y que cumpla funciones de seguridad en las operaciones, serán proveídos por la Escuela Técnica de Aviación Civil (ETAC) de acuerdo a lo dispuesto en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación Civil Ecuatoriano.

b) Estos entrenamientos iniciales y/o recurrentes, así como su malla curricular está sustentada en el capítulo V del Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación Civil, que regula la Autoridad Aeronáutica Ecuatoriana y constan de un entrenamiento teórico y un entrenamiento práctico.

c) El entrenamiento para el personal de seguridad, consistirá en la capacitación formal inicial y recurrente, usando módulos orientados específicamente al nivel de responsabilidad de los alumnos.

CURSO INICIAL PARA AGENTES DE SEGURIDAD	
Dirigido a:	Agentes de Seguridad de Aviación que laboran en la compañía y/o proveedores que prestan servicios a la aerolínea.
Tipo de Curso:	Presencial Teórico-Práctico
Asistencia:	Obligatoria
Duración:	126 horas clases, 45 minutos hora clase.
Periodicidad:	24 meses
Número de alumnos:	20 alumnos máximo por curso.
Evaluación:	Escrita, aprobación con nota mayor o igual al 70%. En caso de reprobar, podrá se re-evaluado una vez más, en un período máximo de cinco días.
Objetivo:	El alumno estará en capacidad de inspeccionar personas y equipajes, controlar los puntos de acceso de personas y vehículos, reconocer los objetos prohibidos y artículos sospechosos, inspeccionar y mantener el carácter de estéril de un área de espera, planificar y actuar en una emergencia, a fin de evitar que se cometan actos de interferencia ilícita en contra de la aviación civil, mediante el cumplimiento y aplicación de las normas y métodos recomendados del anexo 17 de la OACI.
Personal al que va dirigido:	Personal operativo ejecutor, de las normas y procedimientos de Seguridad de la aviación, establecidos por la Autoridad Aeronáutica

Módulo1	**DEFINICIONES** Conceptos de cada una y ejemplos.
Módulo 2	**FACTORES HUMANOS.** Definición, las disciplinas de los factores humanos, modelo conceptual, la necesidad de considerar los factores humanos en la industria, la fatiga, La perturbación de los ritmos del organismo, entorno de operaciones y organización el sueño, la salud y el desempeño, el estrés.
Módulo 3	**OACI.** Estructura orgánica descripción de la Asamblea, Consejo y Secretaría, objetivo general de OACI.
Módulo 4	**LEGISLACIÓN INTERNACIONAL.** Programa Jurídico Convenios Internacionales: Tokio, Haya, Montreal, Protocolo de Montreal, Marcación de Explosivos Plásticos.
Módulo 5	**PROGRAMA JURÍDICO: ANEXO 17 Y DOC. 8973.** Explicación de cada documento y sus respectivos artículos.
Módulo 6	**LEGISLACIÓN NACIONAL** Programa Nacional de Seguridad, Reglamento para la Prevención de Actos Ilícitos en contra de la Seguridad Nacional e internacional, Ley de Aviación Civil y las Regulaciones Técnicas: RDAC 107 PARTE 1544: SEGURIDAD DE AVIACIÓN PARA OPERADORES DE AERONAVES, 129 y 175.
Módulo 7	**AMENAZAS LOCALES A LA SEGURIDAD DEL AEROPUERTO Y DE LAS AERONAVES.** Características de las amenazas de bombas, recibo de amenazas de bombas, instrucciones y capacitación del personal, medidas que ha de adoptar quien reciba una amenaza de bomba.
Módulo 8	**PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO Y DE LOS EXPLOTADORES.** Recomendaciones para redactar un programa de seguridad.
Módulo 9	**TIPOS DE DELITOS** Amenazas de explosivos, secuestro de aeronave, tácticas de secuestro, asaltos de aeronaves en tierra, tiroteos a bordo de una aeronave, ataques contra aeropuertos e instalaciones.
Módulo 10	**TRABAJANDO EN EL AEROPUERTO.** Desplazamiento dentro del aeropuerto y cumpliendo de las reglas de seguridad aeroportuarias. Lista de Instalaciones Aeroportuarias y Características. Actos inseguros en plataforma.
Módulo 11	**CONTROL DE ACCESOS PERSONAS Y VEHÍCULOS.** Tipos de atentados posibles, ejemplos, Categorías de personas que tienen una necesidad legítima de acceso, inspección de personas y vehículos para determinar si contienen objetos prohibidos, durante la inspección que se debe buscar, Inspección de un vehículo a efectos de determinar si contiene objetos prohibidos, elementos de un punto de control de accesos, modos de reconocer el comportamiento de posibles delincuentes, Como reconocer un comportamiento que podría ser "sospechoso", artículos prohibidos y comportamientos sospechosos, informe del incidente.
Módulo 12	**CLASIFICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS PROHIBIDOS.** Clasificación de los artículos, concepto y ejemplos.
Módulo 13	**TIPOS DE EMERGENCIAS DE AEROPUERTOS**. Tipos de emergencias de aeropuertos: emergencia que entrañan a aeronaves, emergencias que no entrañan aeronaves, emergencias de carácter médico, emergencias de carácter médico, planes de contingencia, puesto aislado de estacionamiento de aeronaves
Módulo 14	**PATRULLAJE Y GUARDIA.** Los principios de la protección de un aeropuerto se basan en: cómo separar la zonas restringidas de las zonas sin restricciones, la integridad de las barreras, círculos de protección, finalidad de la barrera física, características de la barrera física, protección adicional requerida, elementos necesarios para la eficacia de las barreras físicas, objetivos de la patrulla de seguridad, objetivos de la guardia de seguridad, Puntos

	vulnerables en las barreras que requieren protección especial, métodos de protección del aeropuerto, protección de puntos vulnerables, iluminación de seguridad.
Módulo 15	**INSPECCIÓN Y REGISTRO DE PASAJEROS.** Miembros de un punto de control de accesos: qué hace cada uno de los elementos de un punto de inspección, Inspección = Seguridad total, detector de metales ventajas, detector de metales ventajas, Verificación del detector de objetos metálicos portátil, Utilizando el detector portátil de objetos metálicos, detector portátil de objetos metálicos, reglas fundamentales, respuestas a determinadas cuestiones planteadas en los debates.
Módulo16	**EXAMEN POR RAYOS X.** Examen del equipaje por rayos x, directrices para el contenido de un pon local en el que se detallen las reglas de seguridad para el equipo de rayos x, todos los artículos que el pasajero llevará a bordo deben ser examinados, artículos que podrían plantear dificultades, objetos de valor, Si al pasar por rayos x el artículo parece sospechoso, Si al pasar por los rayos x el artículo es claramente un arma, inspección rayos x ventajas. Búsqueda de armas, explosivos artículos prohibidos, mercancías peligrosas e incendiarias, etc.
Módulo 17	**INSPECCIÓN FÍSICA DEL EQUIPAJE.** La inspección manual del equipaje es necesaria, equipaje de mano, disposición y organización de la zona de inspección del equipaje, lo que deben hacer los agentes encargados de la inspección, diagrama que ilustra la inspección del equipaje, técnicas recomendadas para la inspección manual del equipaje, técnicas recomendadas para la inspección manual del equipaje, prestar especial atención a ciertos artículos, inspección especial para los artículos, situaciones peligrosas, invitados del estado, dignatarios extranjeros, personal minusválido puede ser exento, presos, miembros de tripulaciones, medidas típicas a adoptar en caso de que se detecten artículos prohibidos.
Módulo 18	**INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO DE UN ÁREA ESTÉRIL DE ESPERA.** Inspección y mantenimiento de un área estéril de espera, los tres emplazamientos principales de áreas estériles, sistema de inspección (centralizado) en hall de recepción, Inspección en la zona de espera, inspección en la puerta de embarque, consecuencias de la falta de inspección y de protección de un área de espera, atención especial a los lavabos de las áreas de espera, Las áreas de espera pueden incluir las instalaciones aeroportuarias, Medidas a tomar en caso de detectarse un objeto prohibido o sospechoso en un área de espera, diario del punto de inspección, mantenimiento del carácter estéril del área de espera mediante los niveles de inspección.
Módulo 19	**PROTECCIÓN DE AERONAVES ESTACIONADAS.** Control del acceso a las aeronaves, vigilancia, principio de los círculos de protección en materia de seguridad, círculo intermedio, círculo exterior, círculo interior, procedimientos suplementarios en casos de acrecentamiento de la amenaza, aeronaves estacionadas sin vigilancia, otros ingresos de la aeronave, puntos de acceso de una aeronave.
Módulo 20	**REDACCIÓN DE INFORMES.** Después de cada suceso, novedad o amenaza, Según la naturaleza y gravedad del suceso, novedad, en todo caso, todas las personas involucradas deben informar, Los resultados de este examen y análisis deben ponerse a disposición de todos los participantes, OACI y los informes respectivos de cada suceso o novedad.
Módulo 21	**DETECCIÓN DE PASAJEROS CON CONDUCTAS SOSPECHOSAS Y NATURALEZA DE LA AMENAZA.** Métodos de ataque, Amenaza, Evaluación de la amenaza, Vulnerabilidad, Evaluación de la Vulnerabilidad, Riesgo, Evaluación del riesgo, tipos de infractores, Contramedidas de la industria, Responsabilidades del Estado, Instalaciones para Inspección de Pasajeros, Flexibilidad, Diseños de los Puntos de inspección, Seguridad y Facilitación, Equipamiento del Punto de Inspección de Pasajeros y Equipaje de Mano, Técnicas de Vigilancias y Observación, Factores negativos que influyen en la labor del personal que realiza vigilancia, observación, Técnicas de Detección de Conductas Sospechosas.

Módulo 22	**ENTRENAMIENTO TEÓRICO-PRÁCTICO EQUIPOS DE RAYOS X** **Parte teórica.** Sección 1: Generalidades del curso. Sección 2: Análisis del sistema de rayos x. Sección 3: Seguridad de los rayos x. Sección 4: Interpretación de rayos x. Sección 5: Detección de una amenaza como armas, explosivos, artículos prohibidos, mercancías peligrosas e incendiarias, etc. Sección 6: Resumen de la unidad. **Prácticas en el Simulador de Rayos X.**
Módulo 23	**HORAS VISITA AL AEROPUERTO** Visita a las instalaciones aeroportuarias por los terminales, puntos de inspección y control de accesos
	EVALUACIÓN DEL CURSO

El entrenamiento recurrente para el personal de seguridad consistirá en la capacitación formal, usando módulos, mismos que están descritos a continuación:

CURSO RECURRENTE PARA AGENTES DE SEGURIDAD	
Dirigido a:	Agentes de Seguridad de Aviación que laboran en la compañía y/o proveedores que prestan servicios a la aerolínea.
Tipo de Curso:	Presencial Teórico-Práctico
Asistencia:	Obligatoria
Duración:	40 horas clases, 45 minutos hora clase.
Periodicidad:	24 meses
Número de alumnos:	20 alumnos máximo por curso.
Evaluación:	Escrita, aprobación con nota mayor o igual al 70%. En caso de reprobar, podrá se re-evaluado una vez más, en un período máximo de cinco días.
Objetivo:	El alumno estará en capacidad de inspeccionar personas y equipajes, controlar los puntos de acceso de personas y vehículos, reconocer los objetos prohibidos y artículos sospechosos, inspeccionar y mantener el carácter de estéril de un área de espera, planificar y actuar en una emergencia, a fin de evitar que se cometan actos de interferencia ilícita en contra de la aviación civil, mediante el cumplimiento y aplicación de las normas y métodos recomendados del anexo 17 de la OACI.
Personal al que va dirigido:	Personal operativo ejecutor, de las normas y procedimientos de Seguridad de la aviación, establecidos por la Autoridad Aeronáutica
Módulo1	**INTRODUCCIÓN** Revisión de conceptos básicos de seguridad de la aviación
Módulo 2	**LEGISLACIÓN INTERNACIONAL.** Revisión Programa Jurídico Convenios Internacionales: Tokio, Haya, Montreal, Protocolo de Montreal, Marcación de Explosivos Plásticos.
Módulo 3	**LEGISLACIÓN NACIONAL** Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
Módulo 4	**CONTROL DE ACCESOS PERSONAS Y VEHÍCULOS.** Tipos de atentados posibles, ejemplos, Categorías de personas que tienen una necesidad legítima de acceso, inspección de personas y vehículos para determinar si contienen objetos prohibidos, durante la inspección que se debe buscar, Inspección de un vehículo a efectos de determinar si contiene objetos prohibidos, elementos de un punto de control de accesos, modos de reconocer el comportamiento de posibles delincuentes, Como reconocer un comportamiento que podría ser "sospechoso", artículos prohibidos y comportamientos sospechosos, informe del incidente.
Módulo 5	**CLASIFICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS PROHIBIDOS.** Revisión clasificación de los artículos, concepto y ejemplos.
Módulo 6	**INSPECCIÓN Y REGISTRO DE PASAJEROS.** Miembros de un punto de control de accesos: qué hace cada uno de los elementos de un punto de inspección, Inspección = Seguridad total, detector de metales ventajas, detector de metales ventajas, Verificación del detector de objetos metálicos portátil, Utilizando el detector portátil de objetos metálicos, detector portátil de objetos metálicos, reglas fundamentales, respuestas a determinadas cuestiones planteadas en los debates.
Módulo7	**EXAMEN POR RAYOS X.** Examen del equipaje por rayos x, directrices para el contenido de un pon local en el que se detallen las reglas de seguridad para el equipo de rayos x, todos los artículos que el pasajero llevará a bordo deben ser examinados, artículos que podrían plantear dificultades, objetos de valor, Si al pasar por rayos x el artículo parece sospechoso, Si al pasar por los rayos x el artículo es claramente un arma, inspección rayos x ventajas. Búsqueda de armas, explosivos artículos prohibidos, mercancías peligrosas e incendiarias, etc.
Módulo 8	**INSPECCIÓN FÍSICA DEL EQUIPAJE.** La inspección manual del equipaje es necesaria, equipaje de mano, disposición y organización de la zona de inspección del equipaje, lo que deben hacer los agentes encargados de la inspección, diagrama que ilustra la inspección del equipaje, técnicas recomendadas para la inspección manual del equipaje, técnicas recomendadas para

	la inspección manual del equipaje, prestar especial atención a ciertos artículos, inspección especial para los artículos, situaciones peligrosas, invitados del estado, dignatarios extranjeros, personal minusválido puede ser exento, presos, miembros de tripulaciones, medidas típicas a adoptar en caso de que se detecten artículos prohibidos.
Módulo 9	**PROTECCIÓN DE AERONAVES ESTACIONADAS.** Control del acceso a las aeronaves, vigilancia, principio de los círculos de protección en materia de seguridad, círculo intermedio, círculo exterior, círculo interior, procedimientos suplementarios en casos de acrecentamiento de la amenaza, aeronaves estacionadas sin vigilancia, otros ingresos de la aeronave, puntos de acceso de una aeronave.
Módulo 10	**SIMULADOR DE RAYOS X TEORÍA Y PRÁCTICA, EXAMEN** **Parte teórica.** Sección 1: Generalidades del curso. Sección 2: Análisis del sistema de rayos x. Sección 3: Seguridad de los rayos x. Sección 4: Interpretación de rayos x. Sección 5: Detección de una amenaza como armas, explosivos, artículos prohibidos, mercancías peligrosas e incendiarias, etc. Sección 6: Resumen de la unidad. **Prácticas de las imágenes de rayos x y examen grupal.**
	EVALUACIÓN DEL CURSO

d) Para el personal de seguridad subcontratado por el operador en operaciones internacionales se deberá considerar lo siguiente:

1. El operador aceptará el programa de entrenamiento exigido por la autoridad competente de ese estado de operación; el operador deberá asegurarse que la capacitación impartida sea de forma local en ese estado por parte del proveedor o mediante la capacitación impartida por un operador que forma parte del Holding Avianca.
2. Con la finalidad de garantizar el cumplimiento de los procedimientos en seguridad de la aviación establecidos por Aerogal, se remitirá a las estaciones internacionales material de inducción sobre el Programa de Seguridad y los formatos de uso exclusivo de la aerolínea.
3. En las bases internacionales los rosters de entrenamiento, se mantendrán bajo el control del Jefe de la Estación o Responsable de entrenamiento del personal.
4. En bases internacionales de igual manera, se impartirá instrucción inicial y recurrente con una periodicidad de 24 meses.

02.01.02 ENTRENAMIENTO PRÁCTICO EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT)

La compañía debe impartir entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (OJT) para los nuevos ingresos y las promociones de cargo.

El entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (OJT) debe ser conducido por el personal de seguridad de la aviación en calidad de facilitadores de entrenamiento, que cumplan con los siguientes requisitos:

a) Supervisor de Seguridad de la Compañía
b) Líder y/o Jefe de grupo de la compañía y/o proveedor.

Todo facilitador del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo debe cumplir las siguientes responsabilidades:

a) Ser objetivo e imparcial con todos los participantes.
b) Suministrar al participante toda la información relativa a la tarea que está siendo evaluada.
c) Asegurarse que los elementos del entrenamiento están directamente relacionados con las tareas que el Agente debe realizar posteriormente.
d) Registrar la información resultante del entrenamiento práctico en el formato SA-F-02/12, luego de revisar y discutir con el participante respecto al logro de los objetivos.
e) En caso de que el Agente en entrenamiento, no apruebe el (OJT), deberá ser sometido a un reentrenamiento.
f) El entrenamiento práctico en el puesto de trabajo implica que el facilitador y el empleado en adiestramiento deben permanecer realizando las tareas en conjunto.
g) La carga horaria que deben cumplir durante el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo es el siguiente:

ENTRENAMIENTO	CANTIDAD DE HORAS
Agente de Seguridad (no inspecciona rayos X)	40 horas
Agente de Seguridad que opera equipo de Rayos X	40 horas operaciones de seguridad, más 10 horas de práctica en RX.

02.01.03 ENTRENAMIENTO RAYOS X

El personal de seguridad a cargo de la inspección de seguridad de los equipajes de mano, equipajes de bodega de un pasajero, así como la carga aérea utilizando para ello un equipo de Rayos X, debe cumplir lo siguiente:

a) Recibir un entrenamiento teórico-práctico, inicial y recurrente sobre todos los aspectos relacionados con la operación de una máquina de rayos X.
b) El personal de seguridad recibirá el entrenamiento teórico durante el curso inicial y/o recurrente de Agentes de Seguridad que se imparte en el módulo “Examen del Equipo Rayos X”, mismo que se centra en los procedimientos de búsqueda de todo tipo de armas, artefactos explosivos, explosivos comerciales, explosivos militares, artículos peligrosos, mercancías peligrosas, artículos incendiarios y otros.
c) El entrenamiento práctico el personal de seguridad lo recibe a través del entrenamiento inicial y/o recurrente mediante la capacitación en un simulador de rayos X, mediante ejercicios de reconocimiento y simulación de diferentes tipos de amenazas, formas, composición, color, tonalidad, componentes de artefactos explosivos, incendiarios, así como: diferentes tipos de armas de fuego, armas desmontadas, disimuladas y/o camufladas, partes de una pistola, partes de un revolver, otras armas de fuego, componentes y partes de un artefacto explosivo improvisado, explosivos militares y comerciales y mercancías peligrosas, etc.
d) Asimismo, el personal de seguridad que labora para la compañía y que inspecciona la carga doméstica en las estaciones de Quito y Guayaquil, lo hará a través de máquinas de rayos X, por lo que cuentan con un entrenamiento impartido por la compañía, con una recurrencia de 12 meses, lo que está orientado al funcionamiento de la máquina de Rayos X, de lo cual se mantendrán registros.
e) El entrenamiento inicial y/o recurrente sobre la máquina de rayos X, debe ajustarse a lo siguiente:

ENTRENAMIENTO MÁQUINA RAYOS X (OPERADOR RAYOS X)				
Dirigido a:	Agentes de Seguridad, Supervisores que laboran en la compañía y/o proveedores que prestan servicios a la aerolínea y operan máquinas de rayos X			
Asistencia:	**Obligatoria**			
Duración:	04 horas clases (Inicial y recurrente, 45 minutos hora clase.			
Periodicidad:	12 meses			
Número de alumnos:	05 alumnos máximo por grupo.			
Evaluación:	Práctica, aprobación con nota mayor o igual al 80%. En caso de reprobar, podrá se re-evaluado una vez más, en un período máximo de cinco días.			
Instructor:	El instructor a cargo de este entrenamiento será un Instructor-Supervisor de Seguridad certificado/habilitado por la autoridad correspondiente y/o técnico responsable del sistema de rayos X.			
MÓDULOS	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
GENERALIDADES Reglas del curso Objetivos del curso Agenda Introducción	30 Min	Generar interés y concientizar	Diapositivas	Programa de Seguridad

Información General				Datos históricos Regulaciones
MÓDULO 1: SEGURIDAD EQUIPO RAYOS X • Manual de funcionamiento del equipo de rayos X • Seguridad y cuidado el equipo de rayos X • Interpretación y categorización de imágenes • Resolución de alarmas • Identificación de armas, explosivos, incendiarios y otros objetos y sustancias no autorizadas • Notificaciones • Documentación y registros • Preguntas y respuestas	120 Min	Identificar los objetos y artículos prohibidos que puedan ser utilizados para los actos ilícitos Generar interés y concientizar.	Presentación diapositivas Video exposición de casos	Regulaciones Programa de Seguridad Estadísticas.
MÓDULO 2: PRÁCTICA EQUIPO RAYOS X • Práctica	90 Min	Identificar la características y funcionamiento de la máquina de rayos X.	Interpretación y ejercicios	Regulaciones Programa de Seguridad Manual de funcionamiento del equipo.

02.01.04 PERSONAL QUE NO ES DE SEGURIDAD

1. Para las bases de Ecuador el personal que no es de seguridad, aunque no tenga responsabilidades directas en la prevención y control de los actos de interferencia ilícita, debe recibir los entrenamientos iniciales y/o recurrentes de seguridad de la aviación en la Escuela Técnica de Aviación Civil, de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación.

   Este es el siguiente personal:

   a) Tripulaciones de Vuelo y Tripulaciones de Cabina de pasajeros,
   b) Personal de Experiencia al cliente (Tráfico); y,
   c) Personal de Carga.

Para este personal con operaciones dentro de Ecuador, el operador proveerá esta capacitación de acuerdo con lo dispuesto por el Capítulo V del Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación Civil Ecuatoriano.

2. El personal que no es de seguridad, que operen en bases internacionales, sean estos directos o subcontratados deben recibir los entrenamientos iniciales y recurrentes de seguridad.

Este personal es el siguiente:

a) Personal de Experiencia al Cliente (Tráfico)
b) Personal de Operaciones Terrestres; y,
c) Personal de Carga.

02.01.05 PERIODICIDAD DEL ENTRENAMIENTO

a) El entrenamiento en seguridad de la aviación para el personal de seguridad y para el personal que no es de seguridad, tendrá una vigencia y recurrencia de 24 meses en bases nacionales e internacionales.
b) El seguimiento para su aplicación y cumplimiento lo realizará el área de entrenamientos regulatorios de tierra, entrenamiento de tripulantes de cabina de mando y de cabina de pasajeros y otros, en coordinación con las Gerencias o Jefaturas de las áreas correspondientes a las cuales pertenecen los colaboradores, aplicable en Ecuador así como en bases internacionales.

02.01.06 PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO DEL PROVEEDOR

a) El programa de seguridad de un proveedor de seguridad subcontratado por la compañía, sea en operaciones nacionales e internacionales, será aceptado por la compañía, siempre que esté acorde a la política de la compañía y a los requerimientos de la autoridad del estado de operación.
b) El programa de entrenamiento aceptado por la compañía, será impartido por un proveedor o por un operador aéreo que forme parte del Holding Avianca.
c) El programa de seguridad aceptado por la compañía, deberá abarcar los contenidos, carga horaria, recurrencia, material académico, instructores y más información que sea pertinente para lograr un entrenamiento satisfactorio del personal que laborará para la compañía.
d) Para la aceptación del programa de entrenamiento de un proveedor de seguridad, se efectuará el siguiente proceso:

PROCESO DE ACEPTACIÓN DE UN PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO DEL PROVEEDOR			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Recepción del programa de entrenamiento	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	Una vez la compañía haya contratado a un proveedor de seguridad para una estación/es, se requerirá un Programa de Entrenamiento en Seguridad de la Aviación aprobado según corresponde a la ley local, que será orientado y encaminado a la capacitación del personal de seguridad del proveedor que prestará los servicios para la compañía.
2	Revisión del programa de entrenamiento	Seguridad de la compañía	Una vez que el proveedor haya entregado oficialmente el programa de entrenamiento a la compañía, el área de seguridad de la compañía procederá a revisar y analizar el programa de entrenamiento apoyado en una guía de revisión que contemple los aspectos básicos requeridos por la autoridad aeronáutica correspondiente y la política de la compañía.
3	Validación del programa de entrenamiento	Seguridad de la compañía	Verificando lo establecido en la guía de revisión, se emitirá un criterio sobre el contenido del mismo. En caso de contener todos los aspectos requeridos y de acuerdo a lo establecido por la compañía, se dará como validado el programa de entrenamiento.
4	Aceptación del programa de entrenamiento	Seguridad de la compañía	Una vez que se haya validado el programa de entrenamiento presentado por el proveedor, se emitirá una carta de Aceptación del mismo, dirigido al Gerente General y/o Representante Legal del proveedor, mismo que será suscrito por el Jefe de Seguridad de la compañía.
5	Archivo	Seguridad de la compañía/ Proveedor de seguridad	La carta de aceptación del programa de entrenamiento emitida por la compañía, se adjuntará en la parte inicial del programa de entrenamiento del proveedor de seguridad, para que sea presentado en caso sea requerido por la Autoridad y/o Auditor según corresponda.
6	Fin del proceso		-------

02.02.00 PROGRAMA DE CONCIENCIACIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Aerogal debe garantizar los entrenamientos en seguridad de la aviación, para el personal de la compañía que tenga o no responsabilidades directas en la prevención y control de los actos de interferencia ilícita.

Este entrenamiento se impartirá con personal de Aerogal o de los diferentes proveedores en operaciones nacionales e internacionales, con la participación de Instructores certificados por la compañía, con una periodicidad de 24 meses de acuerdo al pensum detallado en el presente programa.

1. Objetivo:

Capacitar en lo referente a seguridad de la aviación, al personal involucrado en las operaciones de la compañía de acuerdo a su función específica, en materia de seguridad de aviación, con la finalidad de concienciar sobre la importancia de precautelar la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal en tierra, público en general, instalaciones, aeronaves y de esta manera evitar que se cometan actos de interferencia ilícita en contra de seguridad de la aviación civil.

2. Alcance:

El presente capítulo de entrenamiento en seguridad de aviación aplicará a todo el personal involucrado en la operación sea en forma directa o contratada, como:

a) Instructores AVSEC
b) Jefe, Supervisores, Agentes de Seguridad;
c) Personal de Servicio al pasajero
d) Personal de equipajes;
e) Tripulantes de vuelo;
f) Tripulantes de cabina de pasajeros;
g) Personal de operaciones terrestres;
h) Personal de carga;
i) Personal de despacho de vuelos;
j) Personal de mantenimiento;
k) Personal subcontratado que realice una de las funciones antes mencionadas;

3. Política:

- La aerolínea entrena a su personal de manera que se encuentre debidamente capacitado y posteriormente el entrenamiento recurrente según aplique, siendo responsabilidad del Gerente de cada área o su designado el asegurar que su personal esté capacitado en forma adecuada para el desempeño de sus funciones,

- Todo el personal deberá estar debidamente entrenado y vigente en cumplimiento con lo establecido en este programa de entrenamiento para ejercer las funciones asignadas por la aerolínea. En caso de que se identifique un colaborador con algún entrenamiento vencido, será responsabilidad del Gerente de esa área o su designado, notificar al colaborador por cualquier medio disponible y disponer la acción correctiva inmediata y deberá coordinar con el área de capacitación de personal el respectivo entrenamiento.

- Es responsabilidad del Gerente de cada área o su designado asegurar que los registros de los entrenamientos se conserven para todo el personal entrenado.

- El Jefe de Entrenamiento en tierra o su designado deberá asegurar la ejecución y correcta implementación del programa de entrenamiento por parte de los Instructores de la compañía habilitados, notificándoles por los medios que estime conveniente sobre cualquier cambio en el Programa de Seguridad que afecten el programa de entrenamiento, y coordinando la programación y desarrollo de los mismos.

- El Programa de Concienciación de Seguridad de la Aviación podrá ser impartido de forma presencial y/o a través de sistema online.

4. Entrenamiento Inicial:

El personal mencionado anteriormente debe haber aprobado la capacitación inicial de acuerdo a los requerimientos del puesto, previo a entrar en funciones.

La nota mínima de aprobación para un entrenamiento inicial y/o recurrente será del 80% de la nota a alcanzar.

5. Entrenamiento Recurrente:

Es requisito que en un periodo no mayor a 24 meses el personal apruebe la instrucción recurrente en concienciación de Seguridad de la Aviación.

6. Revisión:

La Jefatura de Seguridad en coordinación con el Dpto. de Entrenamiento en Tierra y Dpto. de Entrenamiento de Tripulantes o su designado serán los responsables de realizar revisiones y actualizaciones del programa de Concienciación de Seguridad, por lo menos cada dos años o cuando sea requerido tomando en cuenta que se presenten las siguientes condiciones:

- Cambios significativos operacionales,
- Requerimientos regulatorios,
- Enmiendas de seguridad;

Con la finalidad de cumplir de la forma apropiada los procesos de revisión del Programa de Entrenamiento, se deberá aplicar el proceso de actualización/revisión descrito a continuación:

Proceso de Actualización/Revisión de los contenidos temáticos de los cursos de concienciación

Paso	Actividad	Responsable (s)	Especificación
1	Revisión del contenido temático de los cursos de Seguridad	Jefe de Seguridad y Jefes de Entrenamiento Tripulantes y de Personal de Tierra.	Llevan a cabo reunión de Revisión de contenido temático del curso de entrenamiento: Al menos una vez cada 2 años, el área de entrenamiento en tierra con el Jefe de Seguridad llevan a cabo una reunión, con el propósito de revisar todos los requisitos aplicables, siendo estos: Cambios en regulaciones y normas aplicables, cambios en políticas, procesos y procedimientos internos, para determinar la necesidad de hacer cambios y/o actualizaciones en el contenido temático de cada curso listado en la parte B 02.01.01 (8)
2	¿Es necesario modificar y/o actualizar contenido temático del curso?	Equipo de Evaluación de cambios	SI: Pasar a paso 3 NO: Pasar a paso 4
3	Elaboración de propuesta de cambios	Equipo de Evaluación de cambios	Proceden a elaborar propuesta de cambios de los contenidos temáticos de los cursos a los que se consideró debe de hacerse cambios y/o actualizaciones
4	Se da por concluido el proceso de revisión y Actualización	Equipo de Evaluación de cambios	Proceden a elaborar minuta/acta, en la cual se deja establecido que de acuerdo a la verificación y análisis realizado, se concluyó que no existe la necesidad de modificar el contenido temático.
5	Cambio en Manuales y Guías	Gerentes o Jefes de Procesos y dueños de Manuales y Guías	Lleva a cabo cambio en los manuales de procedimientos afectadas y gestiona cambio en el documento aplicable, y gestiona la aprobación del cambio de forma interna o con la autoridad aeronáutica, como sea aplicable.
6	¿Cambios son aprobados?	Gerentes o Jefes de Procesos y dueños de Manuales y Guías	SI: Procede a paso 8 NO: Regresa a paso 4
7	Notificación y Publicación de cambios.	Gerentes o Jefes de Procesos y dueños de Manuales y Guías	Notifica al área de capacitación que los cambios han sido aprobados y procede con la publicación de los Manuales y/o Guías de Procedimientos
8	Actualización de material de entrenamiento	Gerente de entrenamiento	Actualiza a sus Instructores con los cambios y/o revisión de los contenidos temáticos y procede a la actualización de las presentaciones en los siguientes entrenamientos.
9	Fin del proceso	.....	.....

7. Contenido

A continuación, se detalla el contenido de la capacitación relacionada con el Programa de Seguridad de la aerolínea de acuerdo a función:

CAPACITACIÓN AVSEC (INSTRUCTOR AVSEC) DÍA 1				
Dirigido a:	Instructores de Seguridad de Aviación que laboran en la compañía y/o proveedores que prestan servicios a la aerolínea.			
Asistencia:	**Obligatoria**			
Duración:	15 horas clases (Inicial y recurrente), 45 minutos hora clase.			
Periodicidad:	24 meses			
Número de alumnos:	15 alumnos máximo por grupo.			
Evaluación:	Escrita, aprobación con nota mayor o igual al 80%. En caso de reprobar, podrá se re-evaluado una vez más, en un período máximo de cinco días.			
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
GENERALIDADES Presentación del instructor Reglas del curso Presentación de los participantes (conociéndonos) Objetivos generales del curso Agenda Definiciones	15 Min	Conocer a los colaboradores	Integración grupal	GTC
MÓDULO 1: INTRODUCCIÓN AL CURSO Objetivo Alcance Aplicabilidad Información sensitiva de seguridad (SSI) Tarjeta de Circulación Aeroportuaria Antecedentes históricos Definiciones	60 Min	Generar interés y concientizar	Video exposición de casos Ejercicios tarea de investigación (siguiente día)	Regulaciones Programa de Seguridad Datos históricos.
MÓDULO 2: LEGISLACIÓN Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN Objetivo Marco regulatorio aplicable Convenios internacionales Autoridades por COA Programas y Manuales de Seguridad. Consolidación	90 Min	Conocer y aplicar las diferentes regulaciones y convenios sobre seguridad de Aviación Civil	Magistral Ejercicio tarea de investigación (siguiente día)	Regulaciones Programa de Seguridad
MÓDULO 3: RECONOCIMIENTO DE ARTÍCULOS Y DISPOSITIVOS PROHIBIDOS PARA EL TRANSPORTE POR VÍA AÉREA Objetivo Definición de artículos prohibidos Definición de dispositivos prohibidos Formas y lugares de ocultamiento Procedimiento de manejo de artículos y dispositivos prohibidos Notificación y reporte Consolidación	60 Min	Identificación de artículos peligrosos que puedan poner en riesgo la seguridad de aviación	Ejercicio	Lista de artículos prohibidos emitidos por las diferentes autoridades

CAPACITACIÓN AVSEC (INSTRUCTOR AVSEC) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 4 : **SEGURIDAD DE AERONAVES** Objetivo Seguridad de aeronaves Control de acceso a la aeronave Aeronaves en pernocta Aeronave en tránsito y mantenimiento Procedimientos de inspección Procedimientos generales Anexo C Anexo D Finalidad de la inspección Seguridad de cocina de vuelo Bloqueo de cabina Sellado interno de aeronaves Pasajero perturbador Defensa personal Uso de equipo de protección y restricción Consolidación	120 Min	Conocer y aplicar los procedimientos para la seguridad de las aeronaves	Magistral Ejercicio grupal Caso de estudio Video	Programas de Seguridad de la aerolínea y material de apoyo
MÓDULO 5: **MANEJO DE CRISIS** Objetivo Activación del Plan de emergencias Evaluación de riesgos y amenazas Determinación de la seriedad de la ocurrencia Recopilación y transmisión de la información Apoderamiento ilícito de aeronave Amenaza de bomba Manejo de paquetes sospechosos Plan contra misiles tierra- aire Comportamiento de un terrorista Notificación y reporte Consolidación	100 Min	Aplicar adecuadamente los procesos de seguridad en caso de una emergencia	Magistral Ejercicio grupal Caso de estudio Video	Programas de seguridad Documento 8973 OACI.
MÓDULO 6 : **SEGURIDAD DE LA CARGA** Objetivo Procedimientos generales Aceptación y manejo de carga Finalidad de la inspección Medidas de seguridad para la carga Carga sospechosa COMAT, COMAIL y servicio a bordo Courier Consolidación	90 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad de carga	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video Utilización de formatos de carga	Programas de Seguridad y guías de carga de la aerolínea.

CAPACITACIÓN AVSEC (INSTRUCTOR AVSEC) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 7: **SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE BODEGA** Objetivo Aceptación y manejo de equipaje Finalidad de la inspección Traslado de equipaje Cotejo de equipaje Equipaje interlineo Equipaje en transferencia Equipaje no acompañado Equipaje con destino equivocado o no reclamado Etiqueta Rush Aceptación y manejo de valijas diplomáticas Consolidación	90 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad del equipaje de bodega	Magistral Ejercicio práctico con equipajes y colillas Video	Programas de seguridad de la aerolínea.
MÓDULO 8: **SEGURIDAD DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO** Objetivo Documentación de pasajeros Inspección de pasajeros Finalidad de la inspección Información a los pasajeros Denegación de transporte Procedimientos especiales de inspección Pasajeros documentados en centros de atención, web y kioscos Consolidación	90 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad para pasajeros y equipaje de mano	Magistral Ejercicio práctico Video	Programas de Seguridad de la aerolínea y enmiendas de seguridad de las autoridades.
MÓDULO 9: **TRANSPORTE DE ARMAS Y MUNICIONES** Objetivo Transportación de escoltas armados Transporte de armas en equipajes de bodega Transporte de municiones en equipaje de bodega Consolidación	75Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad para el transporte de armas y municiones	Magistral Ejercicio practico	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo.
MÓDULO 10: **TRANSPORTE DE PASAJEROS EN CONDICIÓN JURÍDICAS** Objetivo Implicaciones de seguridad para la aerolínea Deportados Inadmisibles o rechazados Prisioneros o extraditados Consolidación	30 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad de seguridad para el trasporte de pasajeros en condiciones jurídicas	Magistral Discusión grupal Video	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo.
EXAMEN	50 Min			

CAPACITACIÓN AVSEC (JEFE, SUPERVISORES Y AGENTES DE SEGURIDAD) DÍA 1				
Dirigido a:	Jefees, Supervisores y Agentes de Seguridad que laboran en la compañía y/o proveedores que prestan servicios a la aerolínea.			
Asistencia:	**Obligatoria**			
Duración:	10 horas clases (Inicial y recurrente), 45 minutos hora clase.			
Recurrencia:	24 meses			
Frecuencia:	A personal de nuevo ingreso, con curso recurrente cada año (5 horas)			
Número de alumnos:	20 alumnos máximo por grupo.			
Evaluación:	Escrita, aprobación con nota mayor o igual al 80%. En el caso que una persona no alcance esta calificación puede ser re-evaluado hasta un máximo de dos veces en un periodo no mayor de 30 días posteriores a la finalización del entrenamiento; de no alcanzar la nota mínima establecida, deberá ser re-entrenado y evaluado nuevamente.			
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
GENERALIDADES Presentación del instructor Reglas del curso Presentación de los participantes (conociéndonos) Objetivos generales del curso Agenda Definiciones	15 Min	Conocer a los colaboradores	Integración grupal	GTC
MÓDULO 1: **INTRODUCCIÓN AL CURSO** Objetivo Alcance Aplicabilidad Información sensitiva de seguridad (SSI) Tarjeta de Circulación Aeroportuaria Antecedentes históricos Consolidación	30 Min	Generar interés y concientizar	Video exposición de casos Ejercicios	Regulaciones Programa de Seguridad Datos históricos.
MÓDULO 2: **LEGISLACIÓN Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN** Objetivo Marco regulatorio aplicable Convenios internacionales Autoridades por COA Programas y Manuales de Seguridad. Consolidación	45 Min	Conocer y aplicar las diferentes regulaciones y convenios sobre seguridad de Aviación Civil	Magistral Ejercicio	Regulaciones Programa de Seguridad
MÓDULO 3: **RECONOCIMIENTO DE ARTÍCULOS Y DISPOSITIVOS PROHIBIDOS PARA EL TRANSPORTE POR VÍA AÉREA** Objetivo Definición de artículos prohibidos Definición de dispositivos prohibidos Formas y lugares de ocultamiento Procedimiento de manejo de artículos y dispositivos prohibidos Notificación y reporte Consolidación	30 Min	Identificación de artículos peligrosos que puedan poner en riesgo la seguridad de aviación	Ejercicio	Lista de artículos prohibidos emitidos por las diferentes autoridades

CAPACITACIÓN AVSEC (JEFEES, SUPERVISORES Y AGENTES DE SEGURIDAD) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 4 : **SEGURIDAD DE AERONAVES** Objetivo Seguridad de aeronaves Control de acceso a la aeronave Aeronaves en pernocta Aeronave en tránsito y mantenimiento Procedimientos de inspección Procedimientos generales Anexo C Anexo D Finalidad de la inspección Seguridad de cocina de vuelo Bloqueo de cabina Sellado interno de aeronaves Pasajero perturbador Defensa personal Uso de equipo de protección y restricción Consolidación	70 Min	Conocer y aplicar los procedimientos para la seguridad de las aeronaves	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de Seguridad de la aerolínea y material de apoyo
MÓDULO 5: **MANEJO DE CRISIS** Objetivo Activación del Plan de emergencias Evaluación de riesgos y amenazas Determinación de la seguridad de la ocurrencia Recopilación y transmisión de la información Apoderamiento ilícito de aeronave Proceso de comunicación Amenaza de bomba Manejo de paquetes sospechosos Pasajeros Perturbadores e insubordinados Comportamiento de un terrorista Notificación y reporte Consolidación	90 Min	Aplicar adecuadamente los procesos de seguridad en caso de una emergencia	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de seguridad Documento 8973 OACI.
MÓDULO 6: **SEGURIDAD DE LA CARGA** Objetivo Procedimientos generales Aceptación y manejo de carga Finalidad de la inspección Medidas de seguridad para la carga Carga sospechosa COMAT, COMAIL y servicio a bordo Courier Consolidación	60 Min	Conocer y aplicar los procedimientos para la seguridad de la carga	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de Seguridad y guías de carga de la aerolínea.

CAPACITACIÓN AVSEC (JEFEES, SUPERVISORES Y AGENTES DE SEGURIDAD) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 7: **SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE BODEGA** Objetivo Aceptación y manejo de equipaje Finalidad de la inspección Traslado de equipaje Cotejo de equipaje Equipaje interlineo Equipaje en transferencia Equipaje no acompañado Equipaje con destino equivocado o no reclamado Etiqueta Rush Aceptación y manejo de valijas diplomáticas Consolidación	60 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad del equipaje de bodega	Magistral Ejercicio practico Video	Programas de seguridad de la aerolínea.
MÓDULO 8: **SEGURIDAD DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO** Objetivo Documentación de pasajeros Inspección de pasajeros Finalidad de la inspección Información a los pasajeros Denegación de transporte Procedimientos especiales de inspección Pasajeros documentados en centros de atención, web y kioscos Consolidación	75 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad para pasajeros y equipaje de mano	Magistral Ejercicio práctico Video	Programas de Seguridad de la aerolínea y enmiendas de seguridad de las autoridades.
MÓDULO 9: **TRANSPORTE DE ARMAS Y MUNICIONES** Objetivo Transportación de escoltas armados Transporte de armas en equipajes de bodega Transporte de municiones Consolidación	60 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad para el transporte de armas y municiones	Magistral Ejercicio practico	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo.
MÓDULO 10: **TRANSPORTE DE PASAJEROS EN CONDICIÓN JURÍDICAS** Objetivo Implicaciones de seguridad para la aerolínea Deportados Inadmisibles o rechazados Prisioneros o extraditados Consolidación	30 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad de seguridad para el trasporte de pasajeros en condiciones jurídicas	Magistral Discusión grupal Video	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo.
EXAMEN	50 Min			

CAPACITACIÓN AVSEC (PERSONAL DE SERVICIO AL PASAJERO) DÍA 1				
Dirigido a:	Personal de servicio al pasajero que laboran en la compañía y/o proveedores que prestan servicios a la aerolínea.			
Asistencia:	**Obligatoria**			
Duración:	8 horas clases (Inicial y recurrente), 45 minutos hora clase.			
Periodicidad:	24 meses			
Número de alumnos:	20 alumnos máximo por grupo.			
Evaluación:	Escrita, aprobación con nota mayor o igual al 80%. En el caso que una persona no alcance esta calificación puede ser re-evaluado hasta un máximo de dos veces en un periodo no mayor de 30 días posteriores a la finalización del entrenamiento; de no alcanzar la nota mínima establecida, deberá se re-entrenado y evaluado nuevamente.			
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
GENERALIDADES Presentación del instructor Reglas del curso Presentación de los participantes (conociéndonos) Objetivos generales del curso Agenda Definiciones	15 Min	Conocer a los colaboradores	Integración grupal	GTC
MÓDULO 1: **INTRODUCCIÓN AL CURSO** Objetivo Alcance Aplicabilidad Información sensitiva de seguridad (SSI) Tarjeta de Circulación Aeroportuaria Antecedentes históricos Consolidación	30 Min	Generar interés y concientizar	Video exposición de casos Ejercicios	Regulaciones Programa de Seguridad Datos históricos.
MÓDULO 2: **LEGISLACIÓN Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN** Objetivo Marco regulatorio aplicable Convenios internacionales Autoridades por COA Programas y Manuales de Seguridad. Consolidación	45 Min	Conocer y aplicar las diferentes regulaciones y convenios sobre seguridad de Aviación Civil	Magistral Ejercicio	Regulaciones Programa de Seguridad
MÓDULO 3: **RECONOCIMIENTO DE ARTÍCULOS Y DISPOSITIVOS PROHIBIDOS PARA EL TRANSPORTE POR VÍA AÉREA** Objetivo Definición de artículos prohibidos Definición de dispositivos prohibidos Formas y lugares de ocultamiento Procedimiento de manejo de artículos y dispositivos prohibidos Notificación y reporte	30 Min	Identificación de artículos peligrosos que puedan poner en riesgo la seguridad de aviación	Ejercicio	Lista de artículos prohibidos emitidos por las diferentes autoridades

CAPACITACIÓN AVSEC (PERSONAL DE SERVICIO AL PASAJERO) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 4 : **SEGURIDAD DE AERONAVES** Objetivo Seguridad de aeronaves Control de acceso a la aeronave Aeronaves en pernocta Aeronave en tránsito y mantenimiento Procedimientos de inspección Procedimientos generales Anexo C Anexo D Finalidad de la inspección Seguridad de cocina de vuelo Bloqueo de cabina Sellado interno de aeronaves Pasajero perturbador Consolidación	55 Min	Conocer y aplicar los procedimiento s para la seguridad de las aeronaves	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de Seguridad de la aerolínea y material de apoyo
MÓDULO 5: **MANEJO DE CRISIS** Objetivo Activación del Plan de emergencias Evaluación de riesgos y amenazas Determinación de la seriedad de la ocurrencia Recopilación y transmisión de la información Apoderamiento ilícito de aeronave Amenaza de bomba Pasajeros Perturbadores e insubordinados Comportamiento de un terrorista Notificación y reporte Consolidación	60 Min	Aplicar adecuadament e los procesos de seguridad en caso de una emergencia	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de seguridad Documento 8973 OACI.
MÓDULO 6: **SEGURIDAD DE LA CARGA** Objetivo Procedimientos generales Aceptación y manejo de carga Finalidad de la inspección Medidas de seguridad para la carga Carga sospechosa COMAT, COMAIL y servicio a bordo Courier Consolidación	15 Min	Conocer y aplicar los procedimiento s de seguridad de carga	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de Seguridad y guías de carga de la aerolínea.
MÓDULO 7: **SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE BODEGA** Objetivo Aceptación y manejo de equipaje Finalidad de la inspección Traslado de equipaje Cotejo de equipaje Equipaje interlineo Equipaje en transferencia Equipaje no acompañado Equipaje con destino equivocado o no reclamado Etiqueta Rush Aceptación y manejo de valijas diplomáticas Consolidación	45 Min	Conocer y aplicar los procedimiento s de seguridad del equipaje de bodega	Magistral Ejercicio practico Video	Programas de seguridad de la aerolínea.

CAPACITACIÓN AVSEC (PERSONAL DE SERVICIO AL PASAJERO) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 8: SEGURIDAD DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO Objetivo Documentación de pasajeros Inspección de pasajeros Finalidad de la inspección Información a los pasajeros Denegación de transporte Procedimientos especiales de inspección Pasajeros documentados en centros de atención, web y kioscos Consolidación	75 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad para pasajeros y equipaje de mano	Magistral Ejercicio práctico Video	Programas de Seguridad de la aerolínea y enmiendas de seguridad de las autoridades.
MÓDULO 9: TRANSPORTE DE ARMAS Y MUNICIONES Objetivo Transportación de escoltas armados Transporte de armas en equipajes de bodega Transporte de municiones en equipaje de bodega Consolidación	30 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad para el transporte de armas y municiones	Magistral Ejercicio practico	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo.
MÓDULO 10: TRANSPORTE DE PASAJEROS EN CONDICIÓN JURÍDICAS Objetivo Implicaciones de seguridad para la aerolínea Deportados Inadmisibles o rechazados Prisioneros o extraditados Consolidación	30 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad de seguridad para el trasporte de pasajeros en condiciones jurídicas	Magistral Discusión grupal Video	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo.
EXAMEN	50 Min			

CAPACITACIÓN AVSEC (PERSONAL DE OPERACIONES TERRESTRES) DÍA 1				
Dirigido a:	Personal de operaciones terrestres que labora en la compañía y/o los proveedores que prestan este servicio a la aerolínea.			
Asistencia:	**Obligatoria**			
Duración:	5 horas clases (Inicial y recurrente), 45 minutos hora clase.			
Periodicidad:	24 meses			
Frecuencia:	A personal de nuevo ingreso, con curso recurrente cada dos años (3 horas)			
Número de alumnos:	20 alumnos máximo por grupo.			
Evaluación:	Escrita, aprobación con nota mayor o igual al 80%. En el caso que una persona no alcance esta calificación puede ser re-evaluado hasta un máximo de dos veces en un periodo no mayor de 30 días posteriores a la finalización del entrenamiento; de no alcanzar la nota mínima establecida, deberá ser re-entrenado y evaluado nuevamente.			
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
GENERALIDADES Presentación del instructor Reglas del curso Presentación de los participantes (conociéndonos) Objetivos generales del curso Agenda Definiciones	15 Min	Conocer a los colaboradores	Integración grupal	GTC
MÓDULO 1: **INTRODUCCIÓN AL CURSO** Objetivo Alcance Aplicabilidad Información sensitiva de seguridad (SSI) Tarjeta de Circulación Aeroportuaria Antecedentes históricos Consolidación	20 Min	Generar interés y concientizar	Video exposición de casos Ejercicio	Regulaciones Programa de Seguridad Datos históricos.
MÓDULO 2: **LEGISLACIÓN Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN** Objetivo Marco regulatorio aplicable Autoridades por COA Programas y Manuales de Seguridad.	40 Min	Conocer y aplicar las diferentes regulaciones y convenios sobre seguridad de Aviación Civil	Magistral Ejercicio	Regulaciones Programa de Seguridad
MÓDULO 3: **RECONOCIMIENTO DE ARTÍCULOS Y DISPOSITIVOS PROHIBIDOS PARA EL TRANSPORTE POR VÍA AÉREA** Objetivo Definición de artículos prohibidos Definición de dispositivos prohibidos Formas y lugares de ocultamiento Procedimiento de manejo de artículos y dispositivos prohibidos Notificación y reporte Consolidación	20 Min	Identificación de artículos peligrosos que puedan poner en riesgo la seguridad de aviación	Ejercicio	Lista de artículos prohibidos emitidos por las diferentes autoridades

CAPACITACIÓN AVSEC (PERSONAL DE OPERACIONES TERRESTRES) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 4: **SEGURIDAD DE AERONAVES** Objetivo Seguridad de aeronaves Control de acceso a la aeronave Aeronaves en pernocta Aeronave en tránsito y mantenimiento Consolidación	30 Min	Conocer y aplicar los procedimientos para la seguridad de las aeronaves	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de Seguridad de la aerolínea y material de apoyo
MÓDULO 5: **SEGURIDAD DE LA CARGA** Objetivo Procedimientos generales Aceptación y manejo de carga Finalidad de la inspección Medidas de seguridad para la carga Carga sospechosa COMAT, COMAIL y servicio a bordo Courier Consolidación	40 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad de carga	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de Seguridad y guías de carga de la aerolínea.
MÓDULO 6: **SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE BODEGA** Objetivo Aceptación y manejo de equipaje Finalidad de la inspección Traslado de equipaje Cotejo de equipaje Equipaje interlineo Equipaje en transferencia Equipaje no acompañado Equipaje con destino equivocado o no reclamado Etiqueta Rush Consolidación	60 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad del equipaje de bodega	Magistral Ejercicio práctico Video	Programas de seguridad de la aerolínea.
MÓDULO 7: **TRANSPORTE DE ARMAS Y MUNICIONES** Objetivo Transporte de armas en equipajes de bodega Transporte de municiones en equipaje de bodega Consolidación	25 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad para el transporte de armas y municiones	Magistral Ejercicio practico	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo.
EXAMEN	50 Min			

CAPACITACIÓN AVSEC (CARGA) DÍA 1				
Dirigido a:	Personal de carga que laboran en la compañía y proveedores que prestan servicios a la aerolínea.			
Asistencia:	**Obligatoria**			
Duración:	5 horas clases (Inicial y recurrente), 45 minutos hora clase.			
Periodicidad:	24 meses			
Número de alumnos:	20 alumnos máximo por grupo.			
Evaluación:	Escrita, aprobación con nota mayor o igual al 80%. En el caso que una persona no alcance esta calificación puede ser re-evaluado hasta un máximo de dos veces en un periodo no mayor de 30 días posteriores a la finalización del entrenamiento; de no alcanzar la nota mínima establecida, deberá ser re-entrenado y evaluado nuevamente.			
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
GENERALIDADES Presentación del instructor Reglas del curso Presentación de los participantes (conociéndonos) Objetivos generales del curso Agenda Definiciones	15 Min	Conocer a los colaboradores	Integración grupal	GTC
MÓDULO 1: INTRODUCCIÓN AL CURSO Objetivo Alcance Aplicabilidad Información sensitiva de seguridad (SSI) Tarjeta de Circulación Aeroportuaria Antecedentes históricos Consolidación	30 Min	Generar interés y concientizar	Video exposición de casos Ejercicios	Regulaciones Programa de Seguridad Datos históricos.
MÓDULO 2: LEGISLACIÓN Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN Objetivo Marco regulatorio • Autoridades por COA • Programas y Manuales de Seguridad. Consolidación	40 Min	Conocer y aplicar las diferentes regulaciones y convenios sobre seguridad de Aviación Civil	Magistral Ejercicio	Regulaciones Programa de Seguridad
MÓDULO 3: RECONOCIMIENTO DE ARTÍCULOS Y DISPOSITIVOS PROHIBIDOS PARA EL TRANSPORTE POR VÍA AÉREA Objetivo Definición de artículos prohibidos Definición de dispositivos prohibidos Formas y lugares de ocultamiento Procedimiento de manejo de artículos y dispositivos prohibidos Notificación y reporte Consolidación	30 Min	Identificación de artículos peligrosos que puedan poner en riesgo la Seguridad de Aviación	Ejercicio	Lista de artículos prohibidos emitidas por las diferentes autoridades.

CAPACITACIÓN AVSEC (CARGA) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 4: **SEGURIDAD DE AERONAVES** Objetivo Seguridad de aeronaves Control de acceso a la aeronave Consolidación	30 Min	Conocer y aplicar los procedimientos para la seguridad de las aeronaves	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo
MÓDULO 5: **MANEJO DE CRISIS** Objetivo Activación de plan de emergencia Amenaza de bomba Notificación y reporte Consolidación	20 Min	Aplicar adecuadamente los procesos de seguridad en caso de una emergencia	Magistral Ejercicio grupal Caso de estudio Video	Programas de Seguridad Documento 8973 OACI
MÓDULO 6: **SEGURIDAD DE LA CARGA** Objetivo Procedimientos generales Aceptación y manejo de carga Finalidad de la inspección Medidas de seguridad para la carga Carga sospechosa COMAT, COMAIL y servicio a bordo Courier Consolidación	85 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad de carga	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de seguridad y guías de carga de la aerolínea.
Examen	50 Min			

CAPACITACIÓN AVSEC (TRIPULANTES DE CABINA DE MANDO, CABINA DE PASAJEROS Y TOVS) DÍA 1				
Dirigido a:	Personal de Tripulación de Cabina de vuelo, Tripulantes de Cabina de Pasajeros y Técnicos de Operaciones de vuelo.			
Asistencia:	**Obligatoria**			
Duración:	5 horas clases (Inicial y recurrente), 45 minutos hora clase.			
Periodicidad:	24 meses			
Número de alumnos:	20 alumnos máximo por grupo.			
Evaluación:	Escrita, aprobación con nota mayor o igual al 80%. En el caso que una persona no alcance esta calificación puede ser re-evaluado hasta un máximo de dos veces en un periodo no mayor de 30 días posteriores a la finalización del entrenamiento; de no alcanzar la nota mínima establecida, deberá se re-entrenado y evaluado nuevamente.			
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
GENERALIDADES Presentación del instructor Reglas del curso Presentación de los participantes (conociéndonos) Objetivos generales del curso Agenda Definiciones	15 Min	Conocer a los colaboradores	Integración grupal	GTC
MÓDULO 1: **INTRODUCCIÓN AL CURSO** Objetivo Alcance Aplicabilidad Información sensitiva de seguridad (SSI) Tarjeta de Circulación Aeroportuaria Antecedentes históricos Consolidación	15 Min	Generar interés y concientizar	Video exposición de casos Ejercicio	Regulaciones Programa de Seguridad Datos históricos.
MÓDULO 2: **LEGISLACIÓN Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN** Objetivo Marco regulatorio aplicable • Convenios internacionales • Autoridades por COA • Programas y Manuales de Seguridad.	15 Min	Conocer y aplicar las diferentes regulaciones y convenios sobre seguridad de Aviación Civil	Magistral Ejercicio	Regulaciones Programa de Seguridad
MÓDULO 3: **RECONOCIMIENTO DE ARTÍCULOS Y DISPOSITIVOS PROHIBIDOS PARA EL TRANSPORTE POR VÍA AÉREA** Objetivo Definición de artículos prohibidos Definición de dispositivos prohibidos Formas y lugares de ocultamiento Procedimiento de manejo de artículos y dispositivos prohibidos Notificación y reporte Consolidación	30 Min	Identificación de artículos peligrosos que puedan poner en riesgo la seguridad de aviación	Ejercicio	Lista de artículos prohibidos emitidos por las diferentes autoridades

CAPACITACIÓN AVSEC (TRIPULANTES DE CABINA DE VUELO Y DE PASAJEROS Y TOV) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 4: **SEGURIDAD DE AERONAVES** Objetivo Seguridad de aeronaves Control de acceso a la aeronave Seguridad de cocina de vuelo Procedimientos para la protección de la aeronave y bloqueo de la cabina. Inspección de aeronaves (uso de lista de chequeo) Sellado Interno de la Aeronave Pasajero perturbador Defensa personal Uso de equipo de protección y restricción no letales. Consolidación	30 Min	Conocer y aplicar los procedimiento s para la seguridad de las aeronaves	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de Seguridad de la aerolínea y material de apoyo
MÓDULO 5: **MANEJO DE CRISIS** Objetivo Activación del plan de emergencias Evaluación de riesgos y amenazas Determinación de la gravedad de la ocurrencia Proceso de comunicación y coordinación de la tripulación Amenaza de bomba, ubicación de menor riesgo en la aeronave Manejo de paquetes sospechosos Comportamiento de un terrorista Respuesta apropiada de autodefensa Ejercicios de entrenamiento situacional Consolidación	75 Min	Aplicar adecuadament e los procesos de seguridad en caso de una emergencia	Magistral Ejercicio Caso de estudio Video	Programas de seguridad Documento 8973 OACI
MÓDULO 6: **SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE BODEGA** Objetivo Aceptación y manejo de equipaje Finalidad de la inspección Traslado de equipajes Cotejo de equipaje Consolidación	15 Min	Conocer y aplicar los procedimiento s de seguridad del equipaje de bodega	Magistral Ejercicio práctico Video	Programas de seguridad de la aerolínea.
MÓDULO 7: **SEGURIDAD DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO** Objetivo Documentación de pasajeros Inspección de pasajeros Finalidad de la inspección Denegación de transporte Consolidación	30 Min	Conocer y aplicar los procedimiento s de seguridad para pasajeros y equipaje de mano	Magistral Ejercicio práctico Video	Programas de Seguridad de la aerolínea y enmiendas de seguridad de las autoridades.

CAPACITACIÓN AVSEC (TRIPULANTES DE CABINA DE VUELO Y DE PASAJEROS Y TOV) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 8: **TRANSPORTE DE ARMAS Y MUNICIONES** Objetivo Transportación de escoltas armados Transporte de armas en equipajes de bodega Consolidación	15 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad para el transporte de armas y municiones	Magistral Ejercicio practico	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo.
MÓDULO 9: **TRANSPORTE DE PASAJEROS EN CONDICIÓN JURÍDICAS** Objetivo Definiciones Implicaciones de seguridad para la aerolínea Deportados Inadmisibles o rechazados Prisioneros o extraditados Consolidación	15 Min	Conocer y aplicar los procedimientos de seguridad para el trasporte de pasajeros en condiciones jurídicas	Magistral Discusión grupal Video	Programas de seguridad de la aerolínea y material de apoyo.
EXAMEN	50 Min			

CAPACITACIÓN AVSEC (MANTENIMIENTO) DÍA 1				
Dirigido a:	Personal de Mantenimiento.			
Asistencia:	**Obligatoria**			
Duración:	2 horas clases (Inicial y recurrente), 45 minutos hora clase.			
Periodicidad:	24 meses			
Frecuencia:	A personal de nuevo ingreso, con curso recurrente cada dos años (3 horas)			
Número de alumnos:	20 alumnos máximo por grupo.			
Evaluación:	Escrita, aprobación con nota mayor o igual al 80%. En el caso que una persona no alcance esta calificación puede ser re-evaluado hasta un máximo de dos veces en un periodo no mayor de 30 días posteriores a la finalización del entrenamiento; de no alcanzar la nota mínima establecida, deberá ser re-entrenado y evaluado nuevamente.			
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 1: INTRODUCCIÓN AL CURSO Objetivo Alcance Aplicabilidad Información sensitiva de seguridad (SSI) Tarjeta de Circulación Aeroportuaria Antecedentes históricos Definiciones	15 Min	Generar interés y concientizar	N/A	Regulaciones Programa de Seguridad Datos históricos.
MÓDULO 2: LEGISLACIÓN Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN Objetivo Marco regulatorio aplicable Convenios Intencionales Regulaciones locales Autoridades por COA Programas y Manuales de Seguridad. Consolidación	15 Min	Conocer y aplicar las diferentes regulaciones y convenios sobre seguridad de Aviación Civil	N/A	Regulaciones Programa de Seguridad
MÓDULO 3: RECONOCIMIENTO DE ARTÍCULOS Y DISPOSITIVOS PROHIBIDOS PARA EL TRANSPORTE POR VÍA AÉREA Objetivo Definición de artículos prohibidos Definición de dispositivos prohibidos Formas y lugares de ocultamiento Procedimiento de manejo de artículos y dispositivos prohibidos Notificación y reporte Consolidación	15 Min	Identificación de artículos peligrosos que puedan poner en riesgo la seguridad de aviación	N/A	Lista de artículos prohibidos emitidos por las diferentes autoridades

CAPACITACIÓN AVSEC (MANTENIMIENTO) DÍA 1				
MÓDULO	**TIEMPO**	**ÉNFASIS**	**TÉCNICAS DIDÁCTICAS**	**REFERENCIAS**
MÓDULO 4: **SEGURIDAD DE AERONAVES** Objetivo Seguridad de aeronaves Control de acceso a la aeronave Aeronaves en pernocta Aeronave en tránsito y mantenimiento Procedimientos de inspección Procedimientos generales Anexo C Anexo D Finalidad de la inspección Seguridad de cocina de vuelo Bloqueo de cabina Sellado interno de aeronaves Consolidación	15 Min	Conocer y aplicar los procedimientos para la seguridad de las aeronaves	N/A	Programas de Seguridad de la aerolínea y material de apoyo
EXAMEN	60 Min			

02.02.01 RESPONSABLE DEL ENTRENAMIENTO DE SEGURIDAD

La Jefatura de Entrenamiento Regulatorio en Tierra de Aerogal así como el Jefe de Entrenamientos Regulatorios de Tripulaciones, son responsables de difundir y dar a conocer a todas las áreas los requisitos y requerimientos de instrucción de seguridad de la aviación establecidos en este Programa, siendo responsabilidad del Gerente/Jefe de cada área o su designado que su personal sea entrenado en los periodos requeridos y mantener un récord de entrenamiento de su personal; éstos registros serán guardados por cada área.

El Departamento de Entrenamiento Regulatorios en Tierra y área de Entrenamientos de Tripulaciones de la compañía es responsable de coordinar los instructores calificados para determinada materia y/o certificados por la autoridad aeronáutica según ésta lo establezca por regulación; asimismo, asegurar el cumplimiento de los requerimientos de entrenamiento de cada área, dentro de los plazos y márgenes solicitados.

Los Jefes de Estación donde opere Aerogal serán los responsables de verificar y coordinar el cumplimiento del Programa de Instrucción del presente programa de seguridad.

La supervisión y control para que se mantenga al personal al día en su entrenamiento, es responsabilidad del Jefe de Estación o su designado, así como reportar las necesidades de capacitación del personal que labora en su estación.

Es responsabilidad de cada Jefe de Estación o su designado, mantener los files de entrenamiento y de personal en sus respectivas bases disponibles para auditorias o consultas.

02.02.02 CONTENIDO DE LOS CURSOS

El contenido de los cursos de seguridad de la aviación impartido en Ecuador está sujeto a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación de la Autoridad Aeronáutica, así como a la revisión y actualización de acuerdo a las exigencias cambiantes de la seguridad de la operación aeronáutica y acorde con los nuevos requerimientos de la misma. Asimismo, al Programa de Entrenamiento en Tierra de Aerogal.

En el caso de las estaciones Internacionales donde opera Aerogal, está sujeto a los contenidos de los programas de instrucción establecidos por la Autoridad Aeronáutica de ese Estado.

La hora lectiva para los cursos de seguridad de la aviación, tendrá una duración de 45 minutos.

El/la Jefe de Seguridad de la aerolínea deberá participar en un curso inicial correspondiente al personal de Jefees de Seguridad en Tierra y participará igualmente en el curso anual de refresco, así como cumplir con los demás requisitos de entrenamiento exigidos por la Autoridad Aeronáutica.

02.02.03 CALIFICACIONES Y REGISTROS

Las calificaciones válidas para aprobar un curso de seguridad de la aviación impartido en Ecuador, serán de acuerdo al Reglamento de calificaciones establecido por la Escuela Técnica de Aviación Civil, Centro autorizado para proveer esta capacitación y ha sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

En las estaciones internacionales y cursos de concienciación la calificación establecida para dar como válido cualquier entrenamiento es 80%, en el caso que una persona no alcance esta calificación puede ser re-evaluado una vez más (01) en un periodo no mayor de 30 días posteriores a la finalización del entrenamiento; de no alcanzar la nota mínima establecida, deberá ser re-entrenado y evaluado nuevamente.

En el caso de ser re-entrenado y re-evaluado, el certificado deberá emitirse con la fecha, en que la persona fue re-evaluada.

Para los cursos que no requieren evaluación, el instructor deberá anotar en la casilla de nota/calificación en el formato Lista de Control de Asistencia una letra “S” (Satisfactorio), para indicar que se ha cumplido con el entrenamiento y “NS” (No Satisfactorio) si no completó el entrenamiento.
La Lista de Asistencia debidamente llenada y firmada por cada participante del curso, debe constar en el archivo individual del empleado y se considera como prueba suficiente de registro del entrenamiento recibido.

En los casos donde se aplica únicamente la re-evaluación, no habiendo de por medio reentrenamiento alguno, es necesario emitir una hoja de asistencia de entrenamiento indicando en los comentarios que se trata de una re-evaluación.

Los cursos tienen validez de 24 meses, si por el motivo que fuese la persona no cumple con llevar su curso recurrente en el plazo determinado, deberá cumplir con llevar un curso inicial.

En el caso del personal subcontratado, sus empresas deberán documentar la instrucción inicial o recurrente que brindan, empleando sus propias listas de asistencia y siguiendo la política de entrenamiento que haya aprobado la autoridad competente.

02.02.04 REGISTROS

Los registros de los entrenamientos recibidos, permanecerán en forma física en las carpetas individuales del personal, por un periodo de por lo menos 24 meses, mismos que estarán disponibles cuando sean requeridos por la Autoridad Aeronáutica u otra autoridad. El sistema de registros se encuentra descrito en la Parte C, Cap. 01.06.00 de este Programa y aplica también para registros de entrenamiento.

PARTE C MEDIDAS DE SEGURIDAD

01.00.00 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN AEROGAL

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

Capítulo **Página**

PARTE C MEDIDAS DE SEGURIDAD 1
01.00.00 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN AEROGAL 1
01.01.00 CONTROLES DE ACCESOS DE PERSONAS Y VEHÍCULOS 1
01.01.01 ÁREAS RESTRINGIDAS.....1
01.01.02 CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS.....3
01.01.03 CONTROL DE ACCESOS DE VEHÍCULOS 6
01.01.04 CONTROL DE ACCESO A LAS INSTALACIONES ADMINISTRATIVAS 7
01.02.00 CONTROLES DE SEGURIDAD PARA PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO 1
01.02.01 INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS 1
01.02.02 REGISTRO FÍSICO (MANUAL) DE UN PASAJERO Y SU EQUIPAJE DE MANO 3
01.02.03 REGISTRO MANUAL DE LOS PASAJEROS.....3
01.02.04 INSPECCIÓN/REGISTRO DE LOS EQUIPAJES DE MANO.....9
01.02.05 PERSONAL DE LA AEROLÍNEA Y OTRO PERSONAL QUE NO SEA PASAJERO.....11
01.02.06 DOCUMENTOS PARA EL VUELO 13
01.02.07 CONTROL DE ARTÍCULOS RESTRINGIDOS.....14
01.02.08 OBJETOS Y ARTICULOS RETIRADOS.....15
01.02.09 NEGACION DE TRANSPORTE 16
01.02.10 SEPARACION DE LOS PASAJEROS INSPECCIONADOS Y PASAJEROS SIN INSPECCIONAR.....18
01.02.11 PASAJERO QUE DECIDE NO VIAJAR DESPUÉS DEL ABORDAJE.....20
01.02.12 PASAJEROS EN TRANSITO Y PASAJEROS QUE TRANSFIEREN A OTRO VUELO 20
01.02.13 DIPLOMATICOS Y PERSONALIDADES.....23
01.02.14 CORREO DIPLOMÁTICO, EQUIPAJE Y VALIJA DIPLOMÁTICA.....24
01.02.15 PASAJEROS CON NECESIDADES ESPECIALES 25
01.02.16 INSPECCION EN PRIVADO 26
01.02.17 PASAJEROS QUE HAN SIDO SOMETIDOS A PROCEDIMIENTOS JUDICIALES O ADMINISTRATIVOS (REOS).....26
01.02.18 PASAJEROS DEPORTADOS E INADMITIDOS.....29
01.02.19 PASAJEROS INSUBORDINADOS O PERTURBADORES 31
01.02.20 TENENCIA DE ARMAS DE FUEGO EN LA CABINA DE PASAJEROS.....36
01.02.21 TRANSPORTE DE ARMAS DE FUEGO Y MEDIDAS DE PROTECCION CORRESPONDIENTES.....36
01.03.00 CONTROLES DE SEGURIDAD PARA EQUIPAJE FACTURADO O DE BODEGA 1
01.03.01 EQUIPAJE FACTURADO O DE BODEGA 1
01.03.02 IDENTIFICACIÓN DE LOS EQUIPAJES 4
01.03.03 EQUIPAJES DE BODEGA EN TRÁNSITO Y EN TRANSFERENCIA.....5

01.03.04 OTROS CONTROLES A LOS EQUIPAJES 7
01.03.05 COTEJO DEL EQUIPAJE CON LOS PASAJEROS 7
01.03.06 EQUIPAJE REZAGADO O NO ACOMPAÑADO 8
01.03.07 MANIPULACIÓN Y PROTECCIÓN DE LOS EQUIPAJES DE BODEGA 10
01.03.08 EQUIPAJE URGENTE O DE ÚLTIMA HORA.....11
01.03.09 REGISTROS Y ARCHIVOS.....11
01.04.00 SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES 1
01.04.01 PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES 1
01.04.02 MOVIMIENTO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS.....3
01.04.03 VERIFICACION E INSPECCION DE LA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES.....3
01.04.04 CONTROL DE ACCESOS AL DIAMANTE DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE.....3
01.04.05 ACCESO A LA AERONAVE.....5
01.04.06 VERIFICACIONES DE SEGURIDAD.....8
01.04.07 INSPECCIONES DE SEGURIDAD 9
01.04.08 DESCUBRIMIENTO DE OBJETOS PELIGROSOS 9
01.04.09 SEGURIDAD DEL CATERING Y OTROS ARTÍCULOS DE A BORDO 11
01.04.10 CONTROL DE ACCESO A LAS BODEGAS DE LA AERONAVE 13
01.04.11 PROTECCION DE LA AERONAVE EN VUELO.....14
01.04.12 VUELOS EN SITUACIONES DE INTENSIFICACIÓN DE LA AMENAZA.....14
01.04.13 PERSONAL DE SEGURIDAD.....15
01.05.00 CONTROLES DE SEGURIDAD DE LA CARGA, CORREO AÉREO Y MENSAJERÍAS 1
01.05.01 CONTROLES DE SEGURIDAD 1
01.05.02 PROCEDIMIENTO DE ACEPTACIÓN.....2
01.05.03 INSPECCIÓN DE LA CARGA 2
01.05.04 MERCANCIAS PELIGROSAS.....4
01.05.05 MERCANCÍAS Y SUSTANCIAS ILÍCITAS 4
01.05.06 EXCEPCIONES A LA INSPECCIÓN NORMAL DE SEGURIDAD5
01.05.07 ALMACENAMIENTO DE LA CARGA.....5
01.05.08 TRANSPORTE TERRESTRE DE LA CARGA.....6
01.05.09 MANIPULACIÓN DE LA CARGA 6
01.05.10 PROVISIONES, SUMINISTROS Y REPUESTOS DE AERONAVES.....6
01.05.11 REGISTROS EN SITUACIONES DE AMENAZA GRAVE. 7
01.05.12 ENCOMIENDAS EXPRESS Y CORREO. 8
01.05.13 EQUIPOS DE RAYOS X.....8
01.06.00 SISTEMA DE REGISTROS 1
01.06.01 Lineamientos.....1
01.06.02 Gestión y Control de los Registros 2

01.01.00 CONTROLES DE ACCESOS DE PERSONAS Y VEHÍCULOS

01.01.01 ÁREA RESTRINGIDA

Es la parte de un aeropuerto en que normalmente se desplazan las aeronaves y los vehículos de apoyo, así como los terrenos adyacentes y edificios o partes de los mismos cuyo acceso está controlado.

Estas zonas de seguridad restringidas están situadas en la parte aeronáutica de un aeropuerto y están identificadas como zonas de riesgos prioritarias, en las que además de control de acceso, se aplican otros controles de seguridad.

De acuerdo a la normativa vigente dichas zonas entre otras incluye:

a. Áreas de salidas de pasajeros,
b. Salas de pre embarque
c. Plataformas,
d. Pista de aterrizaje y calles de rodaje,
e. Torre de control y radares,
f. Instalaciones de comunicaciones, meteorológicas y eléctricas,
g. Zona de clasificación de equipajes,
h. Depósitos de carga,
i. Locales de servicio de aprovisionamiento de alimentos,
j. Hangares,
k. Talleres de mantenimiento,
l. Instalaciones de bomberos,
m. Áreas de combustible,
n. Instalaciones de Aviación General,
o. Otros.

Con la finalidad de salvaguardar estas instalaciones, estos lugares deben ser sometidos a medidas efectivas de control de accesos y/o mantenerse cerrados.

- **Seguridad de las áreas restringidas**

Los controles de seguridad para el ingreso a las áreas restringidas del aeropuerto están a cargo del personal de seguridad del aeropuerto; sin embargo, las zonas de seguridad restringidas concesionadas a nombre de Aerogal, están a cargo de seguridad de la compañía.

- **Acceso a áreas restringidas controladas por la compañía**

El acceso de los colaboradores de Aerogal y/o de visitantes a las zonas de seguridad restringidas bajo la responsabilidad de la compañía, está limitado a aquellas personas que tienen una verdadera necesidad de entrar debido a sus funciones en las operaciones. Se aplicarán iguales controles de seguridad a los vehículos y dará acceso únicamente a aquellos vehículos que son claramente necesarios para las operaciones y disponga de los permisos correspondientes.

En el caso de las instalaciones controladas por Aerogal, que limiten la parte pública con la parte aeronáutica, estarán adecuadamente protegidas para impedir el acceso no autorizado a la zona de seguridad restringida, por lo que las aberturas como ventanas, conductos de ventilación, puertas, portones, cercas, etc. deben permanecer cerradas o custodiadas.

Todos los colaboradores de Aerogal que laboran en las zonas de seguridad restringidas, deben portar de manera obligatoria una credencial de circulación aeroportuaria emitida por el aeropuerto correspondiente o por la Autoridad Aeronáutica en el caso de las tarjetas nacionales en Ecuador, en todo momento para que facilite su identificación y control, de igual manera los visitantes que ingresen a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas bajo el control de Aerogal, estarán escoltados y se les extenderá un permiso o pase de visitante.

Para el ingreso a la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas controladas por Aerogal, se establecerán puntos de control de accesos a cargo del personal de seguridad de la compañía.

De igual manera, todos los bienes, mercancías, suministros y/o materiales de propiedad de la compañía u otros elementos que serán utilizados por la compañía y que ingresen desde la parte pública hacia la zona de seguridad restringida a cargo de la compañía, deben ser sometidos a inspecciones y controles de seguridad establecidos por la aerolínea, utilizando para ello, inspección manual, registro físico, seguimiento visual, verificación, validación y otros, a fin de prevenir y/o detectar interferencias no autorizadas.

PROCESO PARA LOS ACCESOS DE PERSONAS Y VEHÍCULOS A ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Autorización de ingreso a las áreas restringidas	Seguridad del aeropuerto/ seguridad de la compañía.	La personas que tienen acceso a las áreas restringidas de un aeropuerto, serán autorizados una vez que se haya realizado la verificación y validación pre empleo y los antecedentes penales o policiales de acuerdo a la recurrencia establecida.
2	Control de credencial de circulación aeroportuaria	Seguridad del aeropuerto	El personal de seguridad del aeropuerto verificará las credenciales de circulación aeroportuaria para permitir el acceso de personas y vehículos a las áreas restringidas del aeropuerto.
3	Inspección de seguridad a las personas.	Seguridad del aeropuerto/ seguridad de la compañía.	Las personas autorizadas a ingresar a un área restringida del aeropuerto, ingresarán a través de los puntos de inspección establecidos por los aeropuertos, al igual que los vehículos.
4	Inspección de seguridad a las personas	Seguridad del aeropuerto/ seguridad de la compañía.	Las personas serán inspeccionadas por parte del personal de seguridad del aeropuerto o de la compañía, utilizando la inspección física (cacheo), detector manual de metales y/o equipos de rayos X. Los vehículos serán inspeccionados verificando todos los compartimientos del mismo, de acuerdo a lo establecido en la Parte C, capítulo 01.01.03.

5	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	Todos los colaboradores de Aerogal que ingresan a las zonas de seguridad restringidas, deben portar de manera obligatoria una credencial de circulación aeroportuaria válida y se someterán a los procesos de inspección de seguridad a cargo del proveedor de seguridad.
6	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	No se permitirá el ingreso de armas, artículos peligrosos, sustancias prohibidas, sustancias peligrosas, explosivos y otros que no estén debidamente autorizadas.
7	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	La inspección de seguridad a la persona, se efectuará de manera física (cacheo) o con detector manual de metales y la inspección de seguridad a sus pertenencias será a través del registro manual o con máquina de rayos X, según aplique.
8	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	Los visitantes que ingresen a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas deberán disponer de autorización del área de seguridad de la compañía.
9	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	Los visitantes autorizados, igualmente serán sometidos a los procesos de seguridad establecidos tanto para su persona como para sus pertenencias y serán registrados en la bitácora correspondiente.
10	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	Los visitantes serán escoltados por un colaborador del área solicitante y asegurarse que en todo momento cumpla con los procesos de seguridad establecidos y las actividades para las que fueron autorizadas.
11	Fin del proceso	--------	---------

01.01.02 CONTROL DE ACCESOS DE PERSONAS

a) Credencial de circulación aeroportuaria

Para el ingreso de una persona a las áreas restringidas del aeropuerto o de la compañía, ésta portará la credencial de circulación aeroportuaria vigente expedido por el aeropuerto o por la Autoridad Aeronáutica cuando aplique, tanto al ingreso a la área restringida como durante su permanencia en la misma.
Estos permisos deberán ser portados en el área del tórax en forma prominente por parte del personal autorizado, estos son de carácter personal e intransferible y solamente podrá ser utilizado por la persona autorizada para el desempeño de sus funciones.

Las personas que cumplen funciones operativas y que tienen libre acceso a las áreas restringidas de un aeropuerto sin escolta de seguridad, tales como plataformas, áreas de

carga, salas de pre embarque, áreas de equipajes, aeronaves, etc., sólo podrán ingresar, portando una credencial de circulación aeroportuaria válida, entre los que se incluyen: Personal de Seguridad, Tripulantes, Técnicos de Operaciones de Vuelo, personal de Servicio al Pasajero, Mantenimiento, Personal de Carga, Personal de Catering, Servicio a Bordo y otros colaboradores sean éstos directos o de los proveedores, una vez que se haya realizado la verificación y validación de pre empleo, empleos anteriores y de los antecedentes penales y/o policiales, de acuerdo a la recurrencia establecida por las autoridades aeroportuarias.

PROCESO DE EMISIÓN DE LA CREDENCIAL DE CIRCULACIÓN AEROPORTUARIA			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Autorización de ingreso a las áreas restringidas	Seguridad del aeropuerto/ seguridad de la compañía.	La personas que tienen acceso a las áreas restringidas de un aeropuerto, serán autorizados una vez que se haya realizado la verificación y validación pre empleo y los antecedentes penales o policiales de acuerdo a la recurrencia establecida.
2	Control de credencial de circulación aeroportuaria	Seguridad del aeropuerto	El personal de seguridad del aeropuerto verificará las credenciales de circulación aeroportuaria para permitir el acceso de personas y vehículos a las áreas restringidas del aeropuerto.
3	Inspección de seguridad a las personas.	Seguridad del aeropuerto/ seguridad de la compañía.	Las personas autorizadas a ingresar a un área restringida del aeropuerto, ingresarán a través de los puntos de inspección establecidos por los aeropuertos, al igual que los vehículos.
4	Inspección de seguridad a las personas	Seguridad del aeropuerto/ seguridad de la compañía.	Las personas serán inspeccionadas por parte del personal de seguridad del aeropuerto o de la compañía, utilizando la inspección física (cacheo), detector manual de metales y/o equipos de rayos X. Los vehículos serán inspeccionados verificando todos los compartimientos del mismo, de acuerdo a lo establecido en la Parte C, capítulo 01.01.03.
5	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	Todos los colaboradores de Aerogal que ingresan a las zonas de seguridad restringidas, deben portar de manera obligatoria una credencial de circulación aeroportuaria válida y se someterán a los procesos de inspección de seguridad a cargo del proveedor de seguridad.
6	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	No se permitirá el ingreso de armas, artículos peligrosos, sustancias prohibidas, sustancias peligrosas, explosivos y otros que no estén debidamente autorizadas.

7	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	La inspección de seguridad a la persona, se efectuará de manera física (cacheo) o con detector manual de metales y la inspección de seguridad a sus pertenencias será a través del registro manual o con máquina de rayos X, según aplique.
8	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	Los visitantes que ingresen a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas deberán disponer de autorización del área de seguridad de la compañía.
9	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	Los visitantes autorizados, igualmente serán sometidos a los procesos de seguridad establecidos tanto para su persona como para sus pertenencias y serán registrados en la bitácora correspondiente.
10	Inspección de seguridad a las personas bajo la responsabilidad de la compañía.	Seguridad de la compañía/Proveedor de seguridad	Los visitantes serán escoltados por un colaborador del área solicitante y asegurarse que en todo momento cumpla con los procesos de seguridad establecidos y las actividades para las que fueron autorizadas.
11	Fin del proceso	--------	---------

b) Acceso de personas

Los colaboradores que cumplen funciones operativas en lugares como plataformas, áreas de carga, áreas de equipajes, aeronaves y puentes de conexión a aeronaves (mangas), no podrán ingresar portando consigo objetos prohibidos, peligrosos, artículos y objetos de valor como joyas, celulares, tablets, cosméticos, etc., a excepción de personas debidamente autorizadas por Jefe/Gerente de Área y en conocimiento de la Jefatura de Seguridad y/o Jefatura de Estación.

Los empleados solamente podrán ingresar y permanecer en las áreas que la credencial de un área restringida así lo autoriza y siempre que el colaborador se encuentre desempeñando sus funciones. El incumplimiento de esta política por parte del empleado, será reportado a la Jefatura de Seguridad Aerogal, al Jefe inmediato del colaborador que incumple, como a la oficina de Talento Humano en los casos en que aplique.

De igual manera, se aplicarán controles e inspecciones de seguridad a todos los colaboradores propios o subcontratados y sus pertenencias cuando ingresan y salen de las instalaciones de la compañía, para lo cual todo colaborador de la compañía está obligado a despojarse o retirarse sus pertenencias o bienes que porten consigo, así como los abrigos, chompas, cinturones y demás artículos que puedan interferir con el adecuado proceso de inspección de seguridad a cargo del personal de seguridad subcontratado.

De igual manera y con la finalidad de evitar posibles hurtos o pérdidas de artículos o bienes de propiedad de la compañía, ningún colaborador o persona que sale de una instalación de la compañía está autorizado a retirar, sacar, trasladar o llevar bienes de la compañía sin

cumplir con el procedimiento establecido para el caso y disponer de la autorización del Jefe del área correspondiente y se haya sometido a los controles de seguridad correspondientes.

A. PROCEDIMIENTO DE SEGURIDAD:

1. Una vez verificada la identificación que porta el colaborador, el personal de seguridad de la compañía efectuará la inspección del colaborador mediante el registro de seguridad, a través del pórtico detector de metales (si se dispone) o mediante inspección física de acuerdo a lo establecido en el procedimiento para Inspección física.

2. Una vez efectuada la revisión física para determinar si no transportan armas, explosivos, sustancias y artículos peligrosos, mercancías peligrosas, drogas, con los que se pudiera cometer actos ilícitos en contra de la seguridad de la compañía, se permitirá el ingreso a un área restringida bajo la responsabilidad de la compañía.

3. En caso de tratarse de visitantes, antes de permitir su ingreso, se verificará la autorización del área a la cual se dirigirá y solicitará un documento de identificación con foto, a fin de identificarlo dentro del área controlada y se entregará una tarjeta de visita, el visitante no podrá transitar por áreas restringidas bajo la responsabilidad de la compañía sin la autorización respectiva. De igual manera ingresará acompañado de un colaborador del área a la cual se dirige y en todo momento deberá estar identificado; asimismo, una vez verificada la autorización e identificación, se efectuará la inspección física y registro a la persona y a los elementos que ingresa consigo, tal como se establece en este procedimiento.

4. Todo colaborador de la compañía sea directo o subcontratado deberá portar su equipo EPP, antes de ingresar y/o permanecer en un área de movimiento u operativa de la compañía y cualquier novedad al respecto será notificado al área de Seguridad y Salud de la compañía.

5. Cualquier novedad deberá ser reportada al Supervisor de Seguridad de Aerogal o al Jefe de Seguridad/Jefe de Estación de Aerogal.

01.01.03 CONTROL DE ACCESOS DE VEHÍCULOS

La admisión de los vehículos a la parte aeronáutica igualmente está restringida por razones de seguridad y operaciones a los vehículos que por razones justificadas deban ingresar a ésta área; por lo que, para el acceso de un vehículo desde la parte pública a la parte aeronáutica o a las zonas de seguridad restringidas que se encuentren bajo la responsabilidad de la compañía, ingresarán únicamente por las áreas autorizadas una vez que se hayan sometido a los controles de seguridad correspondientes tanto al vehículo como a los ocupantes y los bienes y/o materiales que transporten y hayan sido autorizados y registrados en los correspondientes registros.
Para el caso de los vehículos de propiedad de la compañía, que por razones operacionales permanecen al interior de las áreas restringidas, deberán cumplir con los requerimientos establecidos por el aeropuerto, mismo que otorgará a los vehículos que tienen necesidad legítima de un acceso regular los correspondientes permisos para su circulación Aerogal, controlará que todos sus vehículos operativos que accedan a las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto o a las zonas restringidas bajo su responsabilidad, dispongan de las credenciales de circulación en plataforma y los conductores asimismo tendrán la correspondiente credencial de conducción además de la tarjeta de circulación aeroportuaria.

A. PROCEDIMIENTO DE SEGURIDAD

1. Para el caso de los vehículos que accedan desde la parte pública hasta la zona de seguridad restringida a cargo de la compañía, una vez verificada la identificación del conductor, el personal de seguridad de la compañía efectuará la inspección de la persona aplicando el procedimiento para inspección física de personas y de vehículos.

2. En el vehículo se inspeccionarán como mínimo: parte interior del vehículo, cajuela, motor, debajo del vehículo, etc., así como el permiso emitido para el ingreso de este vehículo y su conductor a las áreas restringidas del aeropuerto.

3. Se efectuará la inspección de las personas y/o vehículos para evitar el ingreso de armas, explosivos, artefactos explosivos, sustancias y artículos peligrosos, mercancías peligrosas, drogas, con los que se pudiera cometer actos ilícitos en contra de la seguridad de la compañía, o que pretendan introducir en la persona o en un vehículo por un área restringida bajo la responsabilidad de la compañía.

4. Cualquier novedad deberá ser reportada al Supervisor de Seguridad de Aerogal o al Jefe de Seguridad/Jefe de Estación de Aerogal.

5. Todos los vehículos que ingresen desde la parte pública a la parte aeronáutica a cargo de la compañía deben hacerlo por los puntos establecidos por el aeropuerto o por la compañía cumpliendo con los procedimientos de seguridad para este caso.

6. En los aeropuertos donde se disponga de vehículos de propiedad de la compañía que se utilicen para el traslado de pasajeros desde las salas de pre embarque hacia las aeronaves, serán inspeccionados por parte del personal de seguridad de manera aleatoria para prevenir posibles actos ilícitos o evitar que puedan subir a las aeronaves artículos prohibidos.

01.01.04 CONTROL DE ACCESO A LAS INSTALACIONES ADMINISTRATIVAS

Con la finalidad de evitar que personas ajenas a la compañía puedan cometer acciones en contra de la seguridad de los archivos, registros, materiales y más bienes de propiedad de la compañía y que se encuentran directamente relacionados con la actividad aeronáutica se dispone de un Procedimiento para control de Acceso a Instalaciones Administrativas de la compañía, mismo que deberá darse cumplimiento por parte de los colaboradores de la compañía y visitantes a la misma.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

01.02.00 CONTROLES DE SEGURIDAD PARA PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

El objetivo primordial de aplicar los controles de seguridad a los pasajeros y sus equipajes de mano, es para evitar que se introduzcan a bordo de una aeronave armas, explosivos, artículos peligrosos, artículos incendiarios, mercancías o sustancias peligrosas, que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita en contra de la seguridad de las operaciones aéreas.

Todos los pasajeros y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de permitirles que tengan acceso a una aeronave o zona estéril.

01.02.01 INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS

La inspección y el registro de las personas que ingresan a la zona de seguridad restringida o estéril de una terminal de pasajeros es una parte esencial de la seguridad de la aviación civil, donde no deberán permitir a los pasajeros que retengan ningún artículo que lleven consigo y deben despojarse de todo artículo metálico antes de ser inspeccionados.

Únicamente después de completados satisfactoriamente los registros de seguridad básicos o adicionales y un proceso similar para todos sus artículos que lleve consigo se permitirá que un pasajero pase más allá del punto de inspección de pasajeros o ingrese a un área estéril.

La inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano estará a cargo del personal de seguridad del aeropuerto; todos los pasajeros y sus equipajes de mano en vuelos domésticos e internacionales de Aerogal, deberán ser inspeccionados debidamente por el personal de seguridad del aeropuerto para determinar si sobre su persona no transportan armas, explosivos, artículos peligrosos, sustancias y mercancías peligrosas, antes de permitir su embarque en las aeronaves.

Todos los pasajeros y sus equipajes de mano serán inspeccionados utilizando equipo de detección de metales, equipos de rayos X, detectores portátiles de metales y/o detectores de explosivos (si aplica), así como se pueden aplicar registros físicos ya sea mediante cacheo o utilizando un detector manual de metales, por parte del personal de seguridad del aeropuerto.

El registro físico o cacheo manual a los pasajeros y su equipaje de mano se llevará a cabo cuando se presenten problemas de funcionamiento de los equipos de seguridad del aeropuerto, cuando la máquina de rayos X muestre imágenes densas u oscuras que no permitan visualizar con claridad el contenido de su equipaje de mano. También se efectuará la revisión manual para identificar los objetos que lleve un pasajero consigo y que active la alarma del equipo de seguridad (arco detector de metales) y para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante el examen de rayos X en el equipaje de mano.

Asimismo, el registro físico a los pasajeros y equipajes de mano, se lo podrá efectuar cuando se haya incrementado el nivel de amenaza en contra de la seguridad de la aerolínea, aeropuerto o estado, y en caso de tratarse de pasajeros sospechosos de acuerdo a un análisis de perfiles.

Además de los registros obligatorios deben realizarse inspecciones adicionales, incluido el registro manual, a toda persona que manifieste nerviosidad o arrogancia indebida, o que parezca tratar de evitar un registro, o que se comporte de un modo que sugiera que oculta un artículo restringido.

En igual forma a los niños pequeños, bebés en sillas de paseo, mujeres embarazadas, personas discapacitadas, autoridades, tripulaciones, autoridades militares y policiales,

personas cuyas creencias religiosas o culturales impidan el empleo de un registro físico, miembros de programas de pasajeros frecuentes, se someterán a los chequeos de seguridad.

A. CONSIDERACIONES GENERALES:

1. En todo caso que sea requerido llevar a cabo inspección física de una persona (cacheo) o mediante el uso del detector manual de metales, deberá cumplirse el procedimiento establecido para ello. Ninguna persona, colaborador, prestador de servicios, visitante u otro está exento de la inspección o registro físico en caso de requerirlo.

2. Si como resultado de la inspección física se detecta la presencia de elementos prohibidos en áreas restringidas, en las aeronaves o elementos de propiedad de la compañía, el agente de seguridad según aplique, deberá notificar de inmediato al supervisor o Jefe de estación y se aplicará el procedimiento para objetos prohibidos. De esta novedad debe dejarse registro en bitácora y realizar informe sobre los hechos.

3. Una persona o colaborador podrá libremente negarse a ser inspeccionado manualmente o mediante el detector manual de metales, en este caso se notificará a la persona que manifiesta este deseo que no está autorizado para ingresar y o permanecer en un área restringida tanto su persona como toda pertenencia que porte consigo, se registrará la novedad en papelería y se dará a conocer de inmediato a su supervisor y/o jefe de un proveedor según corresponda, así como al área de Talento Humano en caso de tratarse de una colaborador directo de la compañía.

4. Deberá negarse el ingreso a las áreas restringidas y áreas de aeronave a aquellas personas que se rehúsen o se opongan al cumplimiento del presente procedimiento de inspección física e informar a las autoridades correspondientes.

5. Todas las personas que requieran acceder a un área restringida bajo el control de la compañía, sean éstos colaboradores o visitantes, deberán someterse a inspección utilizando un detector tipo pórtico o detector manual de metales según sea el caso. En el caso que el personal de seguridad lo considere necesario por procedimientos de seguridad se procederá a un registro físico de la persona y de sus pertenencias para evitar que en su persona o sus pertenencias ingresen armas, explosivos, objetos y sustancias prohibidas y/o drogas, con los pudieran cometer un acto ilícito.

6. En todo caso de sospecha razonable de un riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas, de los bienes de la compañía y de los clientes, se deberá efectuar una inspección manual exhaustiva a la/las personas que están inmersas en este caso.

01.02.02 REGISTRO FÍSICO (MANUAL) DE UN PASAJERO Y SU EQUIPAJE DE MANO

Paralelamente a los registros normales que realiza el personal de seguridad del aeropuerto a los pasajeros mediante equipos de rayos X y arcos detectores de metales, se deberá realizar registros manuales a los pasajeros y sus equipajes de mano, en los siguientes casos:

a. Cuando la alarma del detector de metales se active.
b. Cuando al pasar por el equipo de Rayos X el equipaje de mano, se encuentren objetos sospechosos o masas oscuras o densas.
c. Cuando los equipos de seguridad del aeropuerto presenten inconvenientes en su operación.
d. Cuando al analizar al pasajero o persona que ingresa, se encuentre una actitud sospechosa.
e. Cuando sea considerado un tanto por ciento establecido de acuerdo al nivel de riesgo del aeropuerto.

01.02.03 REGISTRO MANUAL DE LOS PASAJEROS.

Hay muchos lugares en la ropa en que pueden ocultarse objetos o en los que es difícil buscarlos, como forros de los abrigos, hombreras, sombreros, tocados ceremoniales y religiosos, corbatos, cuellos, solapas, tacones, por lo que cuando sea necesario para realizar una inspección exhaustiva, los pasajeros de Aerogal podrán someterse a inspecciones en privado.

El registro manual del equipaje de mano de los pasajeros debe hacerse siempre en presencia del propietario del equipaje, tomando en consideración lo siguiente:

a. El equipaje ser abierto de preferencia por el pasajero
b. El contenido del equipaje sacarse capa por capa hasta inspeccionar todas las áreas.
c. Los artículos electrónicos tales como afeitadoras, radios, relojes, cámaras fotográficas, deben ser examinados para asegurarse que no han sido objeto de manipulación indebida.

Un registro manual de una persona normalmente debería llevarse a cabo abiertamente. Sin embargo, el personal de seguridad no debe exponer al público documentos confidenciales o privados, ni deben atraer la atención al dinero u objetos de valor que tenga la persona que es objeto de registro.
Si fuera necesario un registro intensivo a una persona, deberá llevarse a cabo en privado. Se necesitarán dos agentes del mismo sexo que la persona que es objeto de registro.
Los registros manuales de personas deberán llevarse a cabo del modo siguiente:

a) La persona registrada debe estar frente al Agente de Seguridad;
b) Los objetos que lleve esa persona, tales como abrigos, libros y periódicos que se examinan, se apartan y se devuelven únicamente después de completado el registro;
c) El personal masculino registra a los hombres y el personal femenino registra a las mujeres, salvo excepciones donde una persona de otro sexo utilizará un detector portátil de metales; y
d) El registro manual consiste en un examen del cuerpo y de la ropa que se lleva a cabo pasando las manos por sobre el cuerpo y la ropa de un modo sistemático, por delante, e incluye lo siguiente:

i. Examen físico:

1) Del sombrero o tocado y una inspección física o visual de cabello;
2) De las prendas de vestir exteriores, siempre en la misma secuencia: espalda, cuello, solapas, hombros, bolsillos, externos e internos y brazos;
3) De la corbata, chaleco, blusa o camisa, suéter, cárdigan, etc., incluidos los bolsillos;
4) De pantalones, faldas, etc., comenzando por la parte interior y exterior de la cintura y continuando en el orden de bolsillos, pliegues y dobladillos; y
5) De zapatos y botas, poniendo atención especial a los tacones altos y a las plataformas del calzado, usando un equipo de rayos X.

ii. Examen visual para detectar formas poco comunes o sospechosas como, por ejemplo, gordura o protuberancias dudosas que deberían ser examinadas más a fondo; y

iii. Atención especial a axilas, cintura, piernas cubiertas, tobillos y calzado.

En aras de la seguridad efectiva y la facilitación para los pasajeros el registro manual de una persona debería realizarse de conformidad con las directrices básicas siguientes:

a) Debería obtenerse el consentimiento de la persona que debe ser registrada;
b) El Agente de Seguridad deberá conducirse con tacto, cortesía y prudencia;
c) Deberá empezarse un enfoque sistemático para asegurarse de que no se ha omitido ninguna parte del cuerpo, prenda de vestir o parte del equipaje; y
d) Al completarse el registro manual, es importante agradecer a la persona su cooperación.

A. *PROCEDIMIENTO:*

1. La inspección física (cacheo) o mediante la utilización de un detector manual de metales, se iniciará en la parte superior y finalizará en la parte inferior. La secuencia será la siguiente:

- Cabeza: Se hará inspección de cualquier prenda que porten los funcionarios en esta parte del cuerpo.
- Hombros y brazos: El funcionario que ingresa deberá extender sus brazos. Se hará inspección, iniciando en el cuello, continuando a lo largo de cada brazo hasta la muñeca y retornando por la parte interna del brazo hasta el tronco.
- Tórax: Se hará inspección sobre pecho y espalda, se hará un barrido en el área de la cintura.
- Extremidades inferiores: Se hará la inspección desde el área de la cintura hacia abajo. Se harán retirar cinturones*, billeteras y cualquier objeto dentro del cual se pueda ocultar cualquier elemento prohibido. Se revisará el interior de cada uno de estos objetos. Una vez retirado el cinturón, se hará inspección con el detector de metales para verificar la ausencia de elementos prohibidos consigo. Se inspeccionará cada extremidad separadamente.

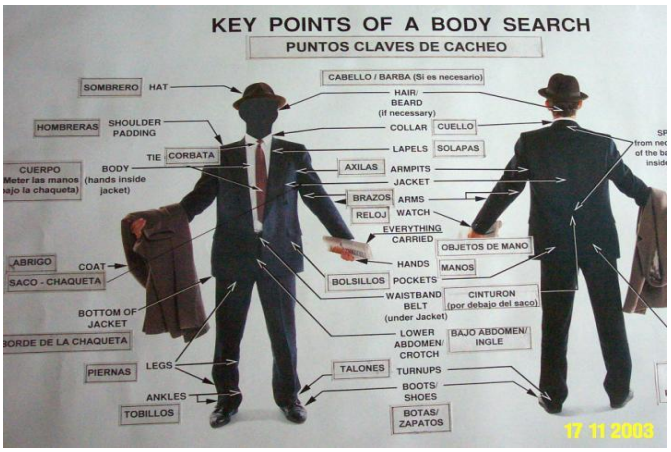
- Elementos de trabajo: Se hará inspección de los elementos de trabajo que ingresen consigo los funcionarios que desempeñarán funciones dentro de la aeronave.

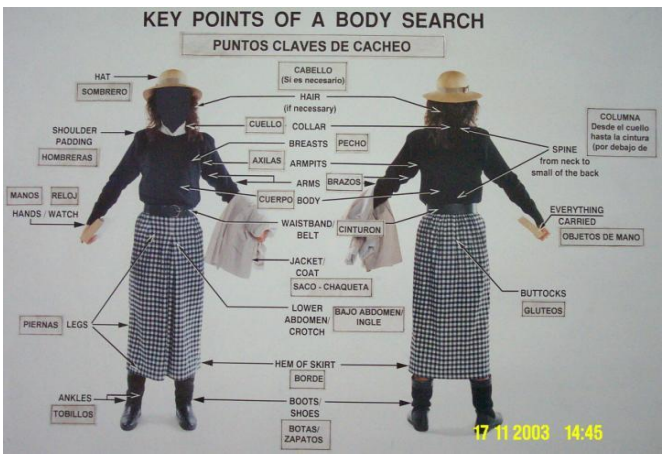
2. En el evento de inspección mediante detector de metales y si este emite alarma, deberá solicitar el retiro de elementos metálicos, electrónicos, eléctricos y realizar nueva verificación del área a fin de aclarar la alarma.

3. En caso de no aclarar la alarma después de retirados los elementos y en caso de no disponer de una razón para la alarma, deberá notificar al Supervisor y pedir una inspección exhaustiva.

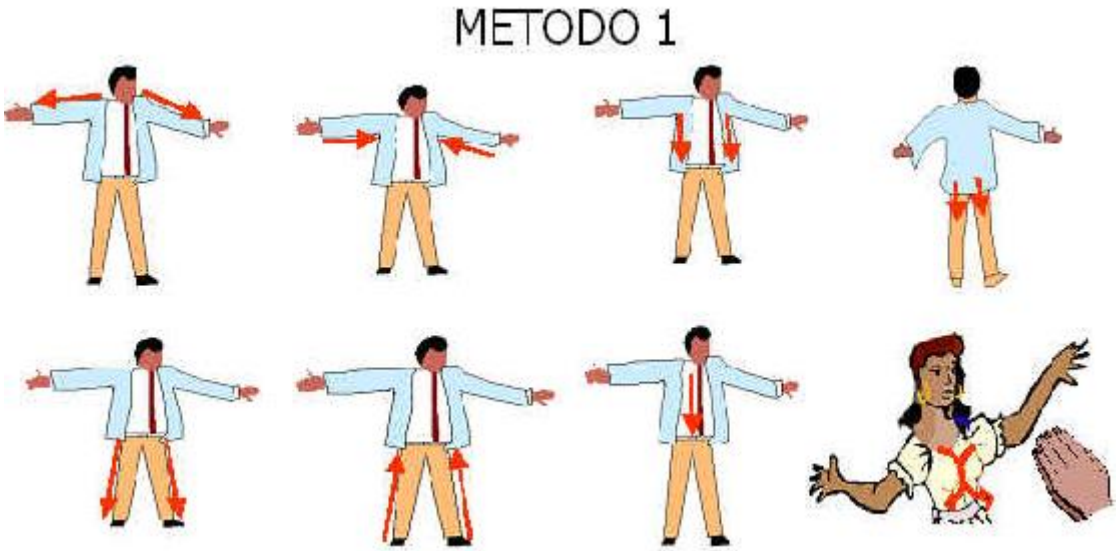
4. Durante la inspección deberá tener en cuenta los puntos importantes y las secuencias establecidas de acuerdo al procedimiento establecido.

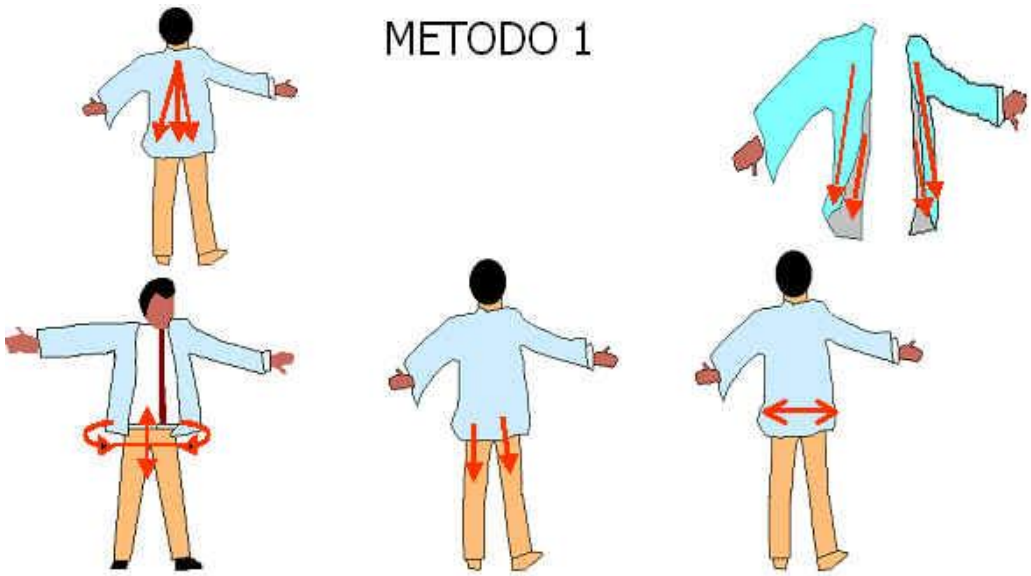
5. Son puntos de importancia durante la inspección física los siguientes:

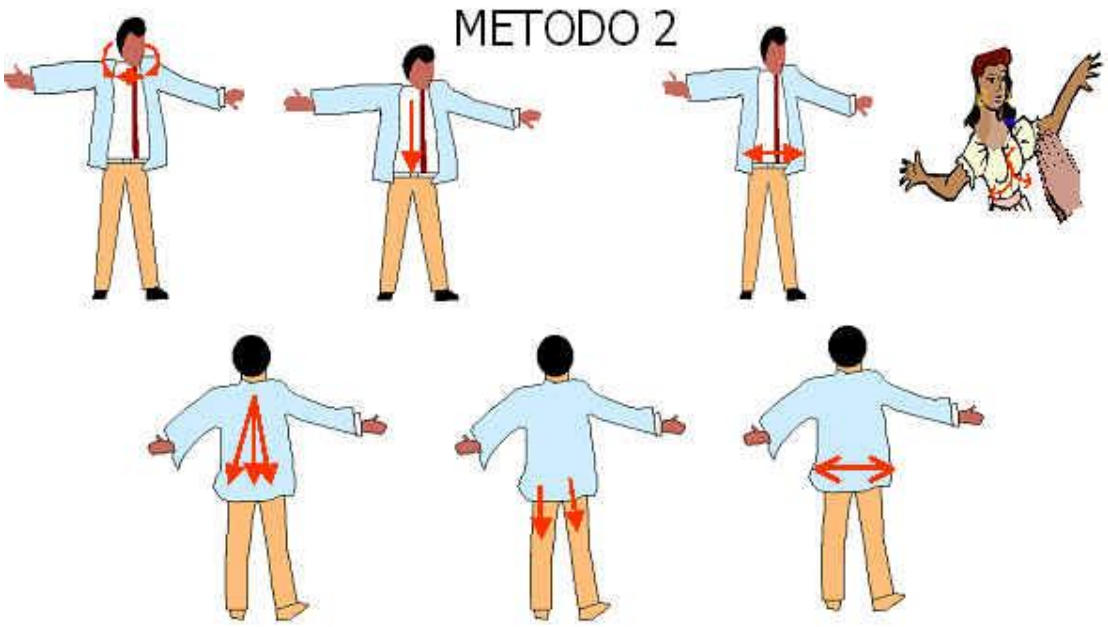


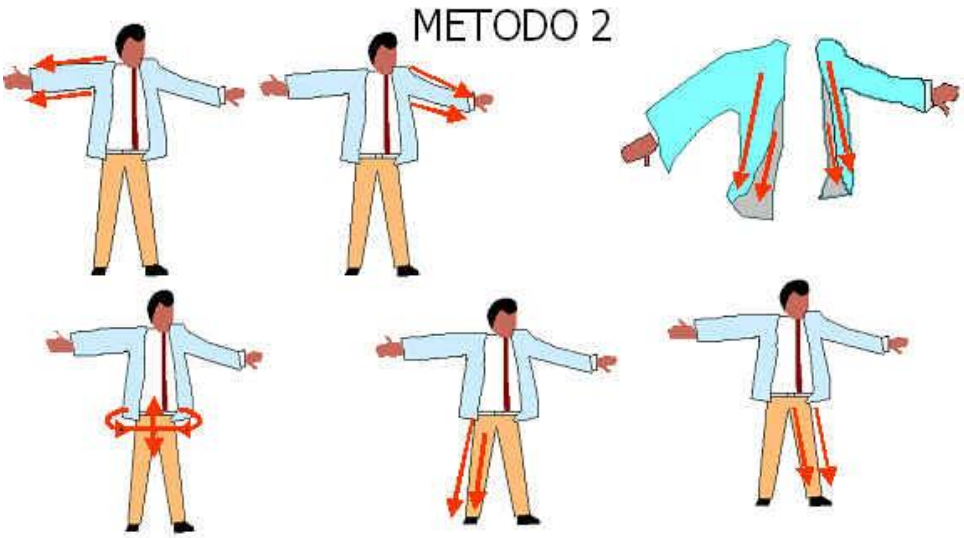


6. Son métodos de inspección física y mediante detector los siguientes:






METODO 2


METODO 2

INSPECCIÓN MEDIANTE DETECTOR MANUAL DE METALES

PROCESO PARA INSPECCION DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO EN VUELOS DE ORIGEN			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria	Todos los pasajeros y los equipajes de mano de los pasajeros de origen, se someterán a inspección de su persona y de sus equipajes de mano, por parte del personal de seguridad del Aeropuerto, para determinar si sobre su persona o en sus equipajes de mano, no transportan armas, explosivos, artículos peligrosos, sustancias y mercancías peligrosas y/o cualquier otro artículo prohibido, antes de permitirles ingresar a las zonas estériles del aeropuerto.
2	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria	Los pasajeros de origen de los vuelos nacionales como internacionales, ingresarán únicamente por los puntos de inspección establecidos por el aeropuerto correspondiente.
3	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria	Los pasajeros de origen de los vuelos nacionales e internacionales, serán inspeccionados utilizando los arcos detectores de metales tipo pórtico, body scan, detector manual de metales y/o a través de la aplicación de los procesos de chequeo o registro físico establecidos en el Programa de Seguridad del aeropuerto en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación.
4	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria	Si como resultado de la inspección establecida en 3, se detecta armas, explosivos, artículos peligrosos, mercancías peligrosas, y/o cualquier otro artículo prohibido en el equipaje de mano o en la persona del pasajero; el personal de seguridad del aeropuerto, procederá a separar al pasajero y a su equipaje de mano de los otros pasajeros e impedirá el ingreso a un área estéril del aeropuerto.
5	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria/Policía Nacional	El pasajero que es detectado con artículos prohibidos de acuerdo a lo detallado en 4, será sometido a un proceso de inspección exhaustiva en privado y/o notificado a la policía aeroportuaria en caso de una posible acción intencional de ocultamiento.
6	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria/Policía Nacional	La inspección en privado por parte del personal de seguridad aeroportuaria, se efectuará aplicando el procedimiento establecido para estos casos en el Programa de Seguridad del aeropuerto donde se registrarán los datos concernientes al pasajero y el caso presentado.
7	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria/Policía Nacional	Si se determinar que el pasajero no representa un peligro para la seguridad de las operaciones aéreas: el pasajero ingresa al área estéril para su viaje. Si se determinar que el pasajero si representa un peligro para la seguridad de las operaciones aéreas: no se permite el ingreso a un área estéril y se hace cargo del mismo la autoridad aeroportuaria y la policía nacional.
8	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Policía Nacional/Trafico/Seguridad compañía	En caso de detectarse una posible intención de ocultamiento de un arma, explosivo, artículo o sustancia peligrosa o prohibida, la policía aplica los procedimientos de ley establecidos para estos casos y culmina el proceso ya que al pasajero no se le permite su transporte siendo notificado a la compañía.
9	Fin del proceso	……	……..

01.02.04 INSPECCIÓN/REGISTRO DE LOS EQUIPAJES DE MANO

Todos los equipajes de mano de los pasajeros de Aerogal, serán inspeccionados utilizando los equipos de rayos X de los aeropuertos, así como otros equipos como EDTS detectores de explosivos (en caso de disponer de ellos en los aeropuertos), para lo cual el Operador de rayos X a cargo de esta inspección debe:

a) Verificar que el color de la imagen sea uniforme.

b) Prestar la mayor atención posible, tanto a la estructura y partes adicionales como al contenido.

c) Examinar toda parte metálica o acanalada y ver protuberancias que podrían ocultar componentes de un artefacto explosivo.

d) Todo objeto o área oscura le indica que los rayos X no pueden penetrar y que podrían ocultar un artículo peligroso.

e) Los artículos como termos, libros, paraguas y muletas deben ser examinados a fondo, si es necesario por rayos X para verificar su forma, así como poner atención a botellas y recipientes que puedan contener líquidos. Para el caso de los vuelos internacionales de Aerogal está restringido el transporte de líquidos, aerosoles, geles, cremas, dado que éstas podrían contener sustancias explosivas o peligrosas de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, en el caso de los vuelos domésticos no aplica esta restricción salvo que se trate de un líquido que constituya una mercancía peligrosa.

f) La seguridad del aeropuerto es responsable de la correcta inspección de los equipajes de mano de los pasajeros de Aerogal, para detectar y evitar que en sus pertenencias ingresen a las aeronaves armas, explosivos, artículos peligrosos, mercancías peligrosas e incendiarias, etc., con los que podrán atentar contra la seguridad de las operaciones aéreas.

g) Si un pasajero de Aerogal está transportando algún artículo como equipaje de mano que no debe pasar por rayos X, debe informar al personal de seguridad del aeropuerto, para que se proceda a una inspección y registro manual del mismo.

h) Las pruebas diarias de funcionamiento, así como el mantenimiento preventivo y correctivo de las máquinas de rayos X para la inspección de los equipajes de mano y de los pasajeros, es responsabilidad de los aeropuertos.

El registro manual del equipaje de mano de los pasajeros deberá hacerse siempre en presencia del propietario del equipaje y deberá llevarse a cabo de la siguiente manera:

a) El equipaje será abierto, de preferencia por el pasajero, y examinado para asegurarse de que no tiene un fondo falso. Se puede usar una regla o vara de borde recto u otra herramienta para determinar si hay una diferencia importante entre la medida externa e interna;
b) Deberá ponerse atención particular en el forro, borde, costuras, apliques, botoneras, cierres, cerraduras, bisagras, ruedas y mangos para identificar los signos de manipulación indebida o reparaciones que puedan indicar que se ha ocultado un artículo restringido;

c) El contenido del equipaje debería sacarse capa por capa, examinando cada capa hasta que no quede nada. El equipaje vacío se deberá levantar a mano y evaluar su equilibrio y el peso. Si existiera una sospecha de que el peso del equipaje no es uniforme o que no corresponde al del equipaje vacío, entonces se deberá examinar para ver si dentro del mismo se han ocultado artículos restringidos, si fuera necesario, inspeccionarse con rayos X;
d) Los artículos eléctricos tales como afeitadoras, calculadoras, radios, relojes, cámaras fotográficas y sistemas audio parlantes con sus accesorios deberían ser examinados para asegurarse de que no han sido objeto de manipulación indebida, tienen el peso normal, están equilibrado y no tienen pilas adicionales. Si fuera necesario, el objeto deberá inspeccionarse mediante rayos X para asegurarse de que no tiene ninguna fuente de energía adicional o que no tiene ningún material orgánico dentro de lo que debería ser inorgánico;
e) Artículos tales como termos, libros, paraguas y muletas podrán ser examinadas a fondo, con rayos X si fuera necesario, para demostrar la buena fe;
f) Deberá presentarse atención al contenido de recipientes y botellas que puedan contener líquidos volátiles o inflamables. Los líquidos deben rechazarse cuando haya razones para sospechar que podrían conducir a la indisciplina o insubordinación. Deberá ponerse atención especial en los líquidos, aerosoles, geles, cremas, etc., dado que estos podrían contener sustancias explosivas o peligrosas. Aun en pequeñas cantidades estas sustancias son potencialmente letales, dada la posibilidad de que grupo de perpetradores las combinen para fabricar un IED.
g) Los Agentes de Seguridad deberán estar atentos a manchas grasosas y pequeños agujeros en el exterior del equipaje y al olor a almendras, esmalte para uñas, cola, perfume u otros vapores que podrían estar ocultando la presencia de explosivos; y
h) Una vez completado el registro, el equipaje se deberá cerrar y asegurar, y retenerlo hasta que se registre también a la persona que lo presento.

Cuando lleven a cabo registros manuales, el personal de seguridad debe asegurarse que el propietario del equipaje no interfiera en el proceso, dando órdenes verbales firmes pero corteses si fuera necesario.

01.02.05 PERSONAL DE LA AEROLÍNEA Y OTRO PERSONAL QUE NO SEA PASAJERO

Toda persona distinta que no sea pasajero y que requiera ingresar a una aeronave o a un área restringida de un aeropuerto para el cumplimiento de una actividad relacionada con la operación, lo que incluye a todo colaborador de la compañía, así como toda persona que pertenezca a un proveedor de un servicio, será sometido a los controles y procedimientos de seguridad de la compañía y del aeropuerto según corresponda, a fin de determinar si no ingresan o transportan consigo armas, explosivos, sustancias peligrosas, mercancías peligrosas, incendiarias o drogas, entre los que se mencionan:

- ✓ Mantenimiento,
- ✓ Rampa,
- ✓ Imagen,
- ✓ Trafico,
- ✓ Limpieza,
- ✓ Catering,
- ✓ Dutty Free,
- ✓ Seguridad,

- ✓ Tripulantes,
- ✓ Supernumerarios,
- ✓ Autoridades de la Aviación Civil,
- ✓ Inspectores ISO,
- ✓ Inspectores IOSA,
- ✓ Personal TSA,
- ✓ Otras autoridades, etc.

Toda persona que no sea pasajero y que requiera ingresar a una aeronave, cumplirá los siguientes procedimientos:

- Portará la respectiva credencial de circulación aeroportuaria del aeropuerto correspondiente en forma visible y con la vigencia respectiva.
- Ingresará por los puntos de inspección establecidos y autorizados por el aeropuerto.
- Previo al ingreso a un área restringida se someterá a los procesos de control de su persona y sus pertenencias que lleva consigo, que son efectuados por el personal de seguridad del aeropuerto o de la compañía; en el caso que ingrese por un punto de control de seguridad de un concesionario o prestador de servicios, de igual manera se someterá a los registros y controles de seguridad establecidos, sean éstos a través de equipos de seguridad o de forma manual, con la finalidad de determinar si sobre su persona no ingresa ningún arma, explosivo, objeto o artículo peligroso, sustancias y mercancías peligrosas, sustancias incendiarias y/o drogas prohibidas.
- Previo al ingreso a la aeronave, se someterá a un nuevo registro físico y/o cacheo por parte del personal de seguridad de la compañía o del prestador de los servicios de seguridad que se encuentra a cargo de la seguridad y control de la aeronave, con la finalidad de evitar el ingreso de sustancias y artículos prohibidos de acuerdo a lo descrito en el párrafo anterior.
- El personal de seguridad a cargo de la seguridad de la aeronave, registrará en el formato establecido (Acceso a la aeronave) los datos de la aeronave y de las personas que acceden a la misma, como, nombre, hora de ingreso, hora de salida, área a la que pertenece, firma.
- A la salida o abandono de la aeronave, de igual manera se someterá a los procedimientos de control y registro manual de seguridad, para determinar si sobre su persona no retira o saca de la aeronave algún artículo de propiedad de un pasajero o de la aeronave y que no deben retirarse de la aeronave sin autorización. Aerogal no exceptúa de los controles de seguridad apropiados a ninguna persona que requiera ingresar a una aeronave.

Ninguna persona podrá ingresar a una aeronave que se encuentre en una plataforma, sea de la compañía o del aeropuerto, sin haberse sometido a los controles y registros de seguridad de la aviación, para determinar si sobre ésta no ingresan armas, explosivos, artículos peligrosos, sustancias y mercancías peligrosas, sustancias incendiarias y/o drogas prohibidas, con la finalidad de precautelar (prevenir) la seguridad de las operaciones aéreas.

Toda persona que no sea pasajero y que requiera ingresar a una aeronave, debe tener una necesidad legítima para su acceso, ser debidamente inspeccionada y registrado su ingreso en los formatos establecidos.

Todas las personas o colaboradores de Aerogal que viajen como pasajeros, entre los que se incluye a los miembros de las tripulaciones, con o sin uniforme, deberán someterse a los chequeos de seguridad por parte del aeropuerto de sus equipajes de mano, del equipaje de

bodega y/o equipajes de vuelo, para determinar si no transportan armas, explosivos, objetos prohibidos, mercancías peligrosas, incendiarias o drogas y portan sus respectivas credenciales de seguridad aeroportuaria.

Por medidas de seguridad, todas las aeronaves que se encuentren o no en servicio, permanecerán custodiadas por personal de seguridad a cargo de la misma.

Cuando Aerogal transporte Supernumerarios, de igual manera éstos y sus pertenencias deberán someterse a los controles de seguridad apropiados antes de abordar la aeronave, ya que no están exentos de los controles de seguridad.
Los Supernumerarios son todas las personas que se adicionan a la tripulación de vuelo, pero que no es un piloto o tripulante de cabina en servicio o un pasajero, pero su presencia es necesaria porque él/ella:

a) Es asignada al vuelo por el operador porque es necesaria para la seguridad (safety) de las operaciones.
b) Tiene relación con el operador (por ejemplo, pilotos y tripulantes de cabina que no están en servicio en ese vuelo específicamente, o son empleados de la compañía).
c) Es un Inspector autorizado por el Estado y/o por el operador (por ej. Inspector DGAC), auditor (por ej. Auditor IOSA o ISO) u observador (por ej. Observador LOSA) cuando ellos están cumpliendo sus obligaciones.
d) Tienen conocimientos y capacidades técnicos y específicos son calificados por la Autoridad Aeronáutica y por el Operador luego de realizar una instrucción específica (por ejemplo, técnico de operaciones de vuelo, mecánico).
e) Son asignados por el operador para realizar ciertas actividades de servicio al cliente (por ejemplo, venta de pasajes, servicio de bebidas, relaciones con los clientes, venta de DUTY FREE) pero sin desarrollar actividades de seguridad (safety).
f) Están designados por el Estado o por el Operador para realizar tareas de seguridad física (security) de la aeronave.
g) Son personas que poseen licencia aeronáutica y pueden volar como EXTRA CREW (por ejemplo, otros pilotos o tripulantes de cabina que no están en servicio en ese vuelo específico, controladores de tránsito aéreo, técnicos de operaciones de vuelo que no están en servicio, mecánicos que no están en servicio, etc.)

Toda persona diferente a los pasajeros que requiera abordar una aeronave, deberá hacerlo por un punto de inspección establecido y autorizado en los aeropuertos, cumpliendo con todos los procedimientos de seguridad. Estos no podrán acceder por áreas o accesos no autorizados y no podrán portar consigo en su equipaje de mano, equipaje de bodega o carga, ningún arma, explosivo, mercancía peligrosa, sustancias incendiarias, artículos prohibidos y drogas prohibidas que pueda poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas.

NOTA: Las personas mencionadas en el subcapítulo anterior que no son pasajeros, deben cumplir con todo el proceso de inspección de seguridad establecido para los pasajeros y equipajes de mano.

01.02.06 DOCUMENTOS PARA EL VUELO

AeroGal se asegurará que el pasajero cuente con los documentos necesarios para el vuelo, básicamente consistirán en un boleto de avión válido, cédula de identidad, pasaporte u otro documento físico o electrónico autorizado por la autoridad aeronáutica, los mismos que se verificarán y tramitarán en los mostradores asignados a la compañía o mediante sistema electrónico.

Para ingresar a las salas de pre-embarque nacionales o internacionales (zonas estériles) el pasajero portará consigo un pase válido a la aeronave físico o electrónico, más los documentos de identificación requeridos.

Para ingresar al avión el pasajero deberán llevar consigo el pase de abordar a la aeronave, el que se verificará antes del abordaje por parte de personal de servicio al pasajero de la compañía y deberá cumplir con estas disposiciones, caso contrario no podrá embarcarse.

Todo pasajero tiene la obligación de identificarse, cuando así lo requieran tanto las Autoridades de Seguridad del aeropuerto como de la aerolínea. Estas verificaciones se realizarán inicialmente y con el carácter de obligatorio, en los mostradores de la compañía, cotejando el billete de avión con la cédula de identidad, pasaporte u otro documento autorizado por la autoridad aeronáutica. En el caso de pases de abordar electrónicos, esta verificación la realiza el personal del aeropuerto previo el ingreso a la sala de pre embarque, documento que será validado por el personal de servicio al pasajero en la puerta de embarque a la aeronave.

Para el ingreso a las zonas estériles, en igual forma presentarán sus respectivas identificaciones, en caso de que los agentes de seguridad del aeropuerto o de las aerolíneas, así lo requieran.

Al pasajero que se negare a identificarse no se le permitirá su viaje por ninguna circunstancia. Estas disposiciones no sustituyen las obligaciones que tienen los pasajeros, con respecto a los requerimientos de las Autoridades de Migración.

Asimismo, Aerogal se asegurará que los documentos físicos como bag tags, tickets y demás formularios y registros que se utilizan para los vuelos, se guarden y almacenen en lugares seguros donde no puedan ser tomados por personas no autorizadas o ajenas a la compañía o con otros fines, esta es una responsabilidad del personal de servicio al pasajero en las diferentes estaciones nacionales e internacionales. De igual manera, el personal de servicio al pasajero se asegurará que no se abandone en los counters de chequeo de la compañía, formularios, registros, tickets, bag tags u otros documentos que se utilizan en el chequeo de los pasajeros y sus equipajes previo o posterior a sus actividades.

01.02.07 CONTROL DE ARTÍCULOS RESTRINGIDOS

En el contexto específico de seguridad de la aviación, los artículos restringidos están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad de una aeronave y sus ocupantes, de las instalaciones o del público.
Los artículos restringidos nunca deberán ser introducidos en una zona de seguridad restringida. Además, los artículos restringidos nunca serán llevados a la cabina de una aeronave ni puestos en la bodega de una aeronave sin autorización.
El concepto de evaluación de riesgos debe aplicarse a las sustancias y los artículos restringidos. Al evaluar artículos, es importante considerar los siguientes aspectos:

a) Las propiedades físicas y las características peligrosas de determinados artículos o sustancias que no se consideran mercancías peligrosas, pero que sin embargo pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita;
b) El volumen mínimo o la cantidad de sustancias potencialmente peligrosas necesarias para cometer un acto de interferencia ilícita, teniendo presente la capacidad de los sistemas de inspección del aeropuerto para detectar su presencia. Los agentes deben

llevar cuenta de los múltiples pasajeros que llevan cantidades aceptables de la misma sustancia o material cuando estos podrían combinarse peligrosamente; y

c) Las propiedades físicas y las características peligrosas de los artículos o sustancias que se consideran mercancías peligrosas y que, por lo tanto, están sujetas a las disposiciones del anexo 18 y a los requisitos de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284) o la Reglamentación IATA vigente.

Dado que la seguridad de los pasajeros comienza en tierra, el personal de servicio al pasajero aplicará procedimientos de cotejo durante el registro y chequeo a los pasajeros en los mostradores de la compañía que beneficie a la seguridad de las operaciones aéreas y además tomarán en consideración, lo siguiente:

- El agente de servicio al pasajero que documenta deberá asegurarse que todo equipaje de bodega de cada pasajero esté debidamente identificado.

- El agente de servicio al pasajero de la compañía o proveedor del servicio, deberá realizar varias preguntas de seguridad a los pasajeros en el counter,
  Para lo cual antes de proceder hará un breve preámbulo señalando "*Señor/a se le realizará unas preguntas de seguridad que reviste carácter legal, por lo que pedimos su colaboración*" y como mínimo se le hará las siguientes preguntas:

  ¿Lleva usted algún artículo o paquete cuyo contenido no conoce?
  ¿Ha tenido a la vista su equipaje desde que lo empacó?
  ¿Lleva algún artículo o sustancia inflamable, toxica, explosiva, o corrosiva? (poner ejemplos).

En caso de presentarse alguna expresión, confirmación o broma por parte de un pasajero en el que mencione que si posee algún artículo peligroso, explosivo, mercancías, el agente de servicio al pasajero que realizó las preguntas llamará de inmediato a su Supervisor y al Supervisor/ líder de seguridad de la compañía, para que nuevamente se les realice las preguntas de seguridad y se proceda a una evaluación sobre lo manifestado por el pasajero con repreguntas o aclaraciones, luego de lo cual de considerarlo pertinente se desestima el hecho pero no sin antes proceder a una inspección exhaustiva de seguridad a cargo de la compañía o aeropuerto, o en caso que se determine que si amerita elevar a las autoridades del aeropuerto, en cuyo caso será negado inmediatamente el vuelo y las autoridades procederán de acuerdo a los procedimientos establecidos.

Los objetos peligrosos como cuchillos, tijeras, machetes, navajas, discapacitadores, etc., que por su forma o contenido representen una amenaza para la integridad y seguridad del vuelo, no serán permitidos como equipaje de mano o portados personalmente, éstos podrán ser transportados como equipaje facturado o de bodega, por lo que se deberán documentar como tal, y ser puestos a bordo de las aeronaves únicamente en los compartimentos de carga. No se receptará o documentará el equipaje de una persona que no haya sido registrada como pasajero.

01.02.08 OBJETOS Y ARTICULOS RETIRADOS

El personal de seguridad del aeropuerto encargado de la inspección en los puntos de inspección, retirará todo objeto que constituya una causa razonable de amenaza. En los casos que se detecten armas de fuego serán retenidos y se procederá a informar de inmediato al personal designado para el control del aeropuerto y así verificar si el pasajero tiene los permisos que legalicen su tenencia.
Los pasajeros tienen que entregar las armas de fuego, sean éstas verdaderas o réplicas al personal militar del punto de control de armas del aeropuerto en el caso de Ecuador o al

personal de seguridad designado quienes verificarán toda la documentación respectiva para la tenencia y porte de las mismas y en el caso de portar legalmente las mismas, serán entregadas al personal de seguridad de la compañía, mismas que se transportarán en un lugar de la aeronave inaccesible para los pasajeros durante el vuelo y se procederá a devolver al pasajero en su destino final.
En las aeronaves de Aerogal, no se permitirá el transporte de explosivos en vuelos de pasajeros, salvo aquellas excepciones estipuladas en el Anexo 18 y sus Instrucciones Técnicas, cumpliendo lo establecido en la Reglamentación de Mercancías Peligrosas vigente.
En el caso que el pasajero no presente los documentos que legalicen la tenencia del arma, las autoridades competentes harán retención de la misma y se procederá de acuerdo con lo que establece la legislación vigente al respecto.

En el caso que se detecte explosivos, será informado de inmediato a la Seguridad del Aeropuerto, al Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Aeropuerto y al personal Policial para las acciones de contingencia correspondiente.
El descubrimiento de un arma en el equipaje de mano de un pasajero puede resolverse simplemente cerrando el equipaje y retirándolo del alcance del pasajero o manteniendo el equipaje dentro del túnel del equipo de rayos X. Esta última medida no debe adoptarse cuando se trate de un artefacto potencialmente explosivo, puesto que esto estorbara gravemente la labor de los expertos en explosivos que tienen que disponer del artefacto y hasta podría empeorar el efecto de metralla si el artefacto explotara. Si se confirma que el objeto es un artefacto potencialmente explosivo, el personal de seguridad debe abstenerse de tocarlo y llevar a cabo inmediatamente el procedimiento normalizado para los artefactos potencialmente explosivos.
La respuesta al descubrimiento de un arma que lleva una persona depende de varios factores, tales como la conducta de la persona, la proximidad de los oficiales de Policía armados y de que le personal de seguridad haya recibido instrucción en técnicas de sujeción o no.

Una persona a quien se encuentra con un arma puede tratar de escapar usando del arma si se le enfrenta o puede intentar un ataque improvisado contra los pasajeros que están cerca. En vez de la confrontación, quizá sea más apropiado seguir discretamente a la persona y vigilarla hasta que pueda ser detenida en una zona que presente un riesgo mínimo para el público.

01.02.09 NEGACION DE TRANSPORTE

Aerogal no permitirá el abordaje de un pasajero que no cumpla las condiciones de seguridad exigidos por la aerolínea o que represente un riesgo para la seguridad del vuelo.

El personal de la compañía involucrado, en los procesos de check in, seguridad, abordaje, operaciones terrestres, tripulación, etc. deberá aplicar la política anterior, en caso de presentarse los siguientes escenarios:

1. Cualquier pasajero que se niegue o no permita el registro o la inspección de su persona, de su equipaje de mano o de su equipaje de bodega, para determinar si sobre ella o sus pertenencias transporta armas, explosivos, artículos peligrosos, mercancías peligrosas, incendiarias o drogas ilegales de acuerdo a las leyes y regulaciones vigentes.

2. Cualquier pasajero potencialmente perturbador de acuerdo a la evaluación de seguridad de la compañía, del aeropuerto o de las autoridades policiales.

3. Cualquier pasajero que manifieste expresamente y es escuchado de su propia voz que lleva consigo, en sus equipajes de mano, equipajes de bodega o carga:

a) bombas o artefactos explosivos,
b) materiales explosivos o peligrosos,
c) mercancías peligrosas; o,
d) drogas ilegales.

4. Cualquier persona cuyo comportamiento ponga en peligro la seguridad de la aeronave, la tripulación y/o los pasajeros, debido a un evidente estado de intoxicación por alcohol o drogas (excepto un paciente que se encuentre medicado bajo tratamiento y que disponga de certificaciones médicas aceptadas por la compañía), o que se encuentre con una actitud o conducta alterada o violenta y que sea probable que peligre la seguridad del vuelo o sus ocupantes.

5. Cualquier persona que amenace o agreda de forma verbal o física a los colaboradores de la compañía o cause daños a los bienes de propiedad de la misma.

6. Cualquier pasajero que pretenda viajar de manera oculta, o utilizando documentos de viaje alterados, adulterados o fraudulentos; o,

7. Cualquier pasajero que, por disposición legal o judicial de autoridad competente, sea requerido o no tenga autorización para viajar.

Cuando se presente cualquiera de los casos antes descritos se negará el embarque y el personal que identificó la novedad informará al personal de seguridad del aeropuerto y al personal policial encargado de hacer cumplir la ley para que el pasajero/os involucrados sean sometidos a una inspección exhaustiva de seguridad.

Adicional este personal, deberá registrar los hechos para control estadístico y se levantará un IRO para investigación de lo ocurrido con la finalidad de establecer medidas correctivas por parte de la compañía en caso de concluir que es necesario hacerlo.
En el caso de un pasajero que por los motivos antes descritos se le haya negado su viaje, no se transportará bajo ninguna circunstancia su equipaje de mano, equipaje de bodega u otros artículos que pudieran haber estado considerados para su transporte; además, su persona y pertenencias que posea, serán sometidos a una inspección de seguridad en coordinación con la autoridad policial y/o seguridad del aeropuerto una vez que se haya evaluado el caso.

De igual manera, en caso que un pasajero al que se le haya negado el viaje, hubiera abordado la aeronave, siendo necesario desembarcarle de la misma, se informará y/o coordinará de inmediato con el comandante de la aeronave, seguridad de la compañía, personal de servicio al pasajero y se notificará al personal de operaciones terrestres para el desembarque de su/s equipaje/s en caso de ser necesario, mismo que deberá ser inspeccionado a través de rayos X para asegurarse que no contiene algún elemento peligroso o destructivo.

Asimismo, en caso que este pasajero ya haya abordado la aeronave, la misma no podrá partir sin antes haber sido retirado todas las pertenencias de este pasajero, y, además, esto incluye inspección de los lugares en el cual el pasajero haya tenido acceso, tales como: sanitarios, asientos y alrededores de los compartimientos de equipajes de mano, etc.

Adicional se deberá registrar estos hechos para control estadístico y se levantará un IRO para investigación de lo ocurrido, con la finalidad de establecer medidas correctivas por de la compañía en caso de concluir que es necesario.

01.02.10 SEPARACION DE LOS PASAJEROS INSPECCIONADOS Y PASAJEROS SIN INSPECCIONAR

El personal de seguridad del aeropuerto es el responsable de evitar que personas no autorizadas o no inspeccionadas ingresen desde la parte pública hacia las áreas estériles de los aeropuertos, a fin de evitar la mezcla de personas, pasajeros y sus equipajes de mano que hayan sido inspeccionados, con personas, pasajeros y equipajes de mano que no se han sometido al mismo control y que por lo tanto no hayan sido sometidos a inspecciones de seguridad para determinar que no ingresen armas, explosivos, artículos peligrosos, sustancias peligrosas e incendiarias, mercancías peligrosas y drogas.

Los pasajeros y sus equipajes de mano que hayan sido sometidos a procesos de inspección de seguridad, permanecerán en las áreas estériles del aeropuerto y protegidos de interferencias no autorizadas, desde el punto de inspección establecidos en los aeropuertos hasta que embarquen a las aeronaves.

De acuerdo a la normativa vigente, en caso que se produzcan mezclas de pasajeros y sus equipajes de mano que hayan sido inspeccionados, con personas, pasajeros o equipajes de mano que no hayan sido inspeccionados o se haya producido una inspección inadecuada, el aeropuerto procederá a una re inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano, mediante los equipos de rayos X, detectores portátiles de metales, detectores manuales, cacheos físicos, detectores de trazas de explosivos (si aplica), para que puedan acceder a una zona segura para embarcarse en una aeronave.

En el caso que, para el traslado de los pasajeros a una aeronave, fuera necesario utilizar transporte terrestre, sólo se admitirán en el vehículo, a las personas autorizadas y los pasajeros y sus equipajes de mano inspeccionados para ese vuelo en particular.

Aerogal a través del personal de servicio al pasajero, controlará que por alguna causa inadvertida se produzcan mezclas de pasajeros que hayan sido inspeccionados con pasajeros y/o personas no inspeccionadas, desde las salas de pre embarque hasta la aeronave en que se realizará el vuelo y viceversa, mediante las siguientes acciones:

a) Controlar que no haya cruce de pasajeros en la plataforma o mangas de abordaje en caso que la aeronave esté conectada a este sistema.
b) Controlar el acceso desde la plataforma hacia la sala de pre embarque asignada.

Estas medidas de seguridad son de aplicación tanto en vuelos domésticos como en vuelos internacionales, a fin de asegurarse que no haya posibilidad de que se mezclen o entren en contacto los pasajeros sometidos al control de seguridad, con otras personas o pasajeros no sometidos a dicho control, una vez que hayan pasado los puntos de inspección de seguridad del aeropuerto.

En el caso de que se mezclen los pasajeros inspeccionados con los pasajeros no inspeccionados, debido a que un pasajero por alguna razón justificada y autorizada por la compañía, migración y/o seguridad del aeropuerto, abandona un área estéril, el pasajero y su equipaje de mano que salen de esta área, deben ser sometidos a una segunda inspección por parte del personal de seguridad del aeropuerto, antes de que se le permita ingresar nuevamente al área estéril para su embarque a la aeronave.

En el caso que algún pasajero y/o su equipaje de mano que no haya sido debidamente inspeccionado y sometido a los controles de seguridad del aeropuerto, o que haya sido inadecuadamente inspeccionado vulnerando los procedimientos de seguridad del aeropuerto y/o de la aerolínea y haya tenido acceso a una aeronave, mezclándose con otros pasajeros y equipajes de mano inspeccionados, luego de coordinar e informar al comandante de la aeronave sobre la situación presentada, se someterá a una revisión completa de aquellos lugares en los cuales este pasajero haya tenido acceso como (sanitarios, asientos ocupados, asientos delanteros, asientos posteriores, compartimientos de equipaje de mano, etc.) o de igual manera será inspeccionada toda la aeronave, luego de haber sido debidamente coordinado y evaluado el evento presentado, conjuntamente con el personal de seguridad del aeropuerto, autoridad policial y comandante de la aeronave, para lo cual todos los pasajeros, sus equipajes de mano y/o de equipajes de bodega que ya hayan abordado sean desembarcados y conducidos a las salas de pre embarque para la inspección del interior de la aeronave, para lo cual se empleará el formato Guía de Inspección de Seguridad de la Aeronave.
Del evento presentado se levantarán los reportes respectivos por parte de las áreas involucradas, así como el IRO correspondiente para el posterior análisis por parte del área de seguridad de la aviación, a fin de establecer las acciones correctivas que sean pertinentes para la mejora del proceso.

PROCESO PARA INSPECCION Y PROTECCIÓN DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria	Todos los pasajeros y los equipajes de mano de los pasajeros de origen, se someterán a inspección de su persona y de sus equipajes de mano, por parte del personal de seguridad del Aeropuerto, para determinar si sobre su persona o en sus equipajes de mano, no transportan armas, explosivos, artículos peligrosos, sustancias y mercancías peligrosas y/o cualquier otro artículo prohibido, antes de permitirles ingresar a las zonas estériles del aeropuerto.
2	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria	Los pasajeros de origen de los vuelos de la compañía tanto nacionales como internacionales, ingresarán únicamente por los puntos de inspección establecidos por el aeropuerto.
3	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria	Los pasajeros de origen de los vuelos de la compañía tanto nacionales como internacionales, serán inspeccionados utilizando los arcos detectores de metales tipo pórtico, body scan, detector manual de metales y/o los procesos de chequeo o registro físico establecidos en el Programa de Seguridad del aeropuerto para estos casos.
4	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria	Si como resultado de la inspección establecida en 3, se detecta armas, explosivos, artículos peligrosos, mercancías peligrosas, y/o cualquier otro artículo prohibido consigo, el personal de seguridad del aeropuerto, procederá a separar al pasajero de los otros pasajeros e impedir el ingreso al área estéril.
5	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria/Policía Nacional	El pasajero que es detectado con artículos prohibido de acuerdo a lo establecido en 4, será sometido a inspección exhaustiva en privado y/o notificado a la policía aeroportuaria de ser el caso.

6	Inspección de Pasajeros vuelos domésticos e internacionales	Seguridad Aeroportuaria/Policía Nacional	Si se determinar que el pasajero no representa un peligro para la seguridad de las operaciones aéreas : el pasajero ingresa al área estéril. Si se determinar que el pasajero si representa un peligro para la seguridad de las operaciones aéreas: no se permite el ingreso a un área estéril y se hace cargo del mismo la autoridad aeroportuaria y la policía nacional.
7	Fin del proceso	----	----

01.02.11

En el caso que un pasajero que ya haya abordado la aeronave y por alguna razón ajena a la aerolínea o sin ninguna razón lógica decide no viajar o no quiere continuar en su vuelo, se deberá informar de inmediato al personal de seguridad de la compañía.

La aeronave no podrá partir de la estación sin antes haberse retirado todas las pertenencias de este pasajero, esto incluye: equipaje de mano y equipaje de bodega y someter a inspección, así como haberse realizado una revisión completa de aquellos lugares en los cuales el pasajero ha tenido acceso (sanitarios, asientos y alrededores, compartimientos de equipaje de mano, etc.) y su equipaje de bodega haya sido desembarcado, y así mismo este equipaje inspeccionado a través de rayos X para asegurarse que no contiene algún elemento peligroso o destructivo.

Se informará a la autoridad aeroportuaria y/o policial en el caso que personal de seguridad de aviación determine que existen condiciones para sospechar del comportamiento presentado por el pasajero. En las estaciones donde no haya seguridad propia, esta responsabilidad recae en el gerente de la aerolínea. Como medida adicional se obtendrá fotocopia de los documentos de viaje del pasajero y se reportará a la Jefatura de Seguridad de la aerolínea.

01.02.12 PASAJEROS EN TRANSITO Y PASAJEROS QUE TRANSFIEREN A OTRO VUELO

Todos los pasajeros y sus equipajes de mano en vuelos nacionales e internacionales que se encuentren en transferencia, al igual que los pasajeros y equipajes de mano de los vuelos internacionales de tránsito, de la compañía o entre líneas aéreas, deben someterse a inspecciones normales de seguridad en los puntos de inspección establecidos por el aeropuerto, antes de ingresar a un área estéril, a fin de evitar que se introduzcan a estas áreas, armas, artículos peligrosos, sustancias prohibidas, artefactos explosivos, sustancias incendiarias y mercancías peligrosas que por algún motivo no hayan sido detectados en el aeropuerto de origen.

Los pasajeros y sus equipajes de mano en vuelos nacionales que se encuentren en tránsito, permanecerán en el interior de la aeronave bajo control y supervisión de la tripulación de cabina, personal de seguridad y personal de servicio al pasajero, hasta el abordaje de los demás pasajeros de esa estación para continuar con el viaje y no tendrán acceso a personas o bienes no autorizados durante esta parada de tránsito.

Los pasajeros y equipajes de mano, en tránsito y/o en transferencia en vuelos internacionales, una vez que ya han sido inspeccionados por parte de la seguridad del aeropuerto, deben ser protegidos de interferencias no autorizadas a fin de evitar que los pasajeros en tránsito o transferencia tomen artículos no autorizados en dicha escala, hasta su posterior embarque a la aeronave, sin que se hayan vulnerado la seguridad y esterilidad de la aeronave.

En aquellos eventos en que se sospeche que una potencial interferencia no autorizada ha tenido lugar, los pasajeros y equipajes de mano se deberán someter a una re inspección por parte del personal de seguridad del aeropuerto. El personal de servicio al pasajero de Aerogal controlará que no haya cruce o que no entren en contacto los pasajeros inspeccionados de un vuelo que sale con pasajeros u otras personas no inspeccionadas o de un vuelo que arriba.

Aerogal se asegurará que los pasajeros y sus equipajes de mano, así como los equipajes de bodega en tránsito y en transferencia se mantengan en todo momento custodiado y protegido por parte del personal de seguridad de la compañía, para evitar que se cometan actos de interferencia ilícita en contra de la seguridad de las operaciones aéreas.

Después de la inspección de seguridad para determinar que no porten armas, explosivos, objetos, artículos prohibidos, sustancias peligrosas, sustancias incendiarias y mercancías peligrosas, los pasajeros y sus equipajes de mano podrán ingresar al área estéril, sin estar sometidos a vigilancia. A los pasajeros en tránsito o transferencia no se les permitirá tener acceso a su equipaje facturado o de bodega, hasta que no arriben a su destino final.

La seguridad del aeropuerto estará a cargo de la aplicación de las medidas para controlar que los pasajeros y su equipaje de mano en tránsito y en transferencia entre vuelos de la compañía o entre líneas aéreas, sean inspeccionados antes de ingresar a un área estéril, a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave objetos y artículos no autorizados. Ecuador no dispone de un proceso de validación con otros estados o aeropuertos, por lo que todos los pasajeros de tránsito y/o transferencia que desembarquen de una aeronave y el equipaje de mano serán objeto de inspección antes de ingresar a un área estéril o subir a bordo de una aeronave.

Los aeropuertos establecerán las áreas, rutas y procedimientos que deban seguir los pasajeros de salida, para que una vez, pasado por los puestos de control de seguridad y antes de embarcarse, sean impedidos de contactar con otros pasajeros o personas que no hayan sido objeto de inspección y registro.

Personal de servicio al pasajero garantiza que todos los pasajeros en tránsito y/o transferencia, son debidamente identificados, antes de desembarcar y luego para su posterior embarque. Los pasajeros en tránsito, pueden permanecer en la aeronave, a menos que deban desembarcar por razones técnicas o porque la aeronave debe ser inspeccionada por razones de seguridad, por lo que la tripulación de cabina debe asegurarse que los pasajeros que desembarquen lo hagan con todo su equipaje de mano y que no quede ningún equipaje, artículo o paquete a bordo.

Los equipajes de bodega en tránsito no serán inspeccionados en el aeropuerto de tránsito, sin embargo, para garantizar la seguridad de ese vuelo, se mantendrán protegidos los equipajes de interferencias no autorizadas en el punto de tránsito permanentemente hasta su partida. Los equipajes de bodega en transferencia serán inspeccionados por la seguridad del aeropuerto, de acuerdo al procedimiento establecido para los equipajes facturados o de bodega que se encuentra establecido en el capítulo 01.03.00 del presente programa.

PROCESO DE INSPECCIÓN Y PROTECCIÓN DE LOS PASAJEROS, EQUIPAJES DE MANO Y EQUIPAJES DE BODEGA EN TRANSITO Y EN TRANSFERENCIA			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Inspección y protección de los pasajeros y equipajes de mano en tránsito y transferencia	Agente de Servicio al pasajero/Seguridad Aeroportuaria/Seguridad compañía/Tripulaciones.	Una vez que un pasajero que se encuentre en un vuelo en tránsito haya arribado a una estación nacional, el pasajero y su equipaje de mano permanecerán en la aeronave bajo el control y responsabilidad de la tripulación de vuelo y servicio al pasajero, hasta que ésta continúe su vuelo. Aerogal no tiene vuelos internacionales de tránsito.
2	Inspección y protección de los equipajes de bodega en tránsito y transferencia	Seguridad de la compañía/Agentes de Rampa	Los equipajes de bodega en una parada de tránsito de la aeronave permanecen en las bodegas de la aeronave bajo el control y custodia del personal de seguridad de la compañía hasta que la aeronave continúe su vuelo. Aerogal no tiene vuelos internacionales de tránsito.
3	Inspección y protección de los pasajeros y equipajes de mano en tránsito y transferencia	Agente de Servicio al pasajero/Seguridad Aeroportuaria/Seguridad compañía/Tripulaciones.	En caso de los vuelos nacionales e internacionales de transferencia de la compañía o de otra aerolínea, el pasajero desembarcará de la aeronave con todo su equipaje de mano, mismo que se someterá nuevamente a los procedimientos de inspección establecidos por el aeropuerto para ingresar nuevamente a un área estéril, quedando estos pasajeros y su equipaje de mano bajo el control de seguridad del aeropuerto.
4	Inspección y protección de los equipajes de bodega en tránsito y transferencia	Agente de Servicio al pasajero/Seguridad Aeroportuaria/Seguridad compañía/Tripulaciones.	Una vez que el pasajero permanece en un área estéril, el personal de Servicio al pasajero una vez que verifica que los pasajeros que se encuentran en transferencia para otro vuelo, conducen al pasajero al abordaje cuando corresponda.
5	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agentes de Rampa/Seguridad/Agente de Servicio al pasajero/CCO	Durante el arribo de un vuelo de tránsito y/o transferencia, el personal del CCO, informa a personal de Servicio al Pasajero, sobre los equipajes que están en tránsito, señalando en qué bodega arriban, a fin de que sean ubicados y separados para que no sean desembarcados. Para el caso de los equipajes de transferencia, de igual manera se informa que equipajes serán transferidos a otro vuelo.
6	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agentes de Rampa/Seguridad/Agente de Servicio al pasajero	El Agente de Servicio al pasajero, informa al personal de Rampa sobre los equipajes que serán transferidos a otros vuelos de la compañía o de otras aerolíneas para que sean separados y trasladados al patio de equipajes para la inspección de seguridad y protección de dichos equipajes.
7	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente de Servicio al pasajero/ Equipajes/Seguridad/ Agente Rampa	El agente de seguridad una vez notificado por personal de servicio al pasajero, si los equipajes de transferencia van a ser guardados en bodega asignada por el aeropuerto a la compañía o van a ser conciliados para otro vuelo.
8	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente de Seguridad	El agente de seguridad se asegura que los equipajes sean conciliados e inspeccionados a través del sistema de RX del aeropuerto para el abordaje de los mismos en el vuelo establecido o para su almacenaje en la bodega asignada a la compañía.
9	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente de Servicio al pasajero/ Equipajes/Seguridad/ Agente Rampa	Cuando los equipajes hayan sido almacenados en la bodega asignada para la compañía, el personal de servicio al pasajero se encargará de entregar estos equipajes al personal de seguridad para su inspección y su conciliación en el patio de equipajes.

Copia Impresa No Controlada

10	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente Seguridad/Policía Nacional	Una vez conciliados estos equipajes, se procederá a cumplir con el proceso antinarcóticos a cargo de la autoridad correspondiente.
11	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente de Seguridad/Seguridad Aeroportuaria/Agentes de Rampa	Una vez realizada la inspección a través del sistema de rayos X del aeropuerto y el proceso de antinarcóticos, el personal de seguridad realizará la custodia y acarreo de los mismos hasta el abordaje en las bodegas de la aeronave.
12	Fin del proceso	------	-------

01.02.13 DIPLOMATICOS Y PERSONALIDADES

Los procesos de seguridad aplicados a personalidades destacadas y diplomáticos se encuentran a cargo de la Seguridad del aeropuerto.

En aquellos aeropuertos donde Aerogal cuenta con Sala VIP, tanto para vuelos internacionales y domésticos, estas salas se encuentran al interior del área estéril del aeropuerto, por lo que los pasajeros que utilicen estas salas; deberán cumplir obligatoriamente con los chequeos y controles de seguridad establecidos (detectores de metales fijos y portátiles, rayos X) por el aeropuerto.

La Convención de Viena establece que la persona de un agente Diplomático y su equipaje personal no deberían estar exentos de los procesos normales de inspección de seguridad, a menos que el Estado interesado acuerde tal excepción específicamente o que el equipaje y la valija diplomáticos mencionados más adelante en este capítulo.

La Convención de Viena expresa que el equipaje personal de un agente diplomático debería estar exento de la inspección de aduanas únicamente cuando contenga objetos destinados al uso oficial de la misión, o para uso personal del agente o de los miembros de su familia que formen parte de su hogar. La Convención también impone a todo personal diplomático la obligación de “respetar las leyes y reglamentos del Estado receptor”, que incluyen la inspección previa al vuelo legalmente obligatoria.

Además, aun cuando ciertos pasajeros pueden gozar de inmunidad diplomática, incluida la inviolabilidad personal; sin embargo, están sujetos a la inspección ordinaria previa al vuelo y a las inspecciones que sean necesarias para la seguridad de la aeronave. Si bien los bienes personales de ciertas personas pueden ser inviolables, para los fines de la seguridad de la aviación civil, el equipaje personal incluido el equipaje de mano y de bodega perteneciente a los diplomáticos y a los miembros de sus familias está sujeto a los mismos requisitos de inspección aplicables al equipaje ordinario.

Debe prestarse atención especial a los pasajeros que trabajan para misiones diplomáticas pero que no gozan de inmunidades diplomáticas, tales como choferes, asistentes y aún profesionales que poseen tarjetas de identidad similares a las de los diplomáticos, que quizá no gocen de las prerrogativas e inmunidades acordadas por el Estado.

Miembros de la realeza y/o Jefes de Estado

Los gobiernos de los Estados hacen excepciones específicas para la inspección y los procesos de inspección de los miembros de la realeza y Jefes de Estado cuando realizan visitas oficiales. Estas excepciones no se aplican necesariamente cuando esas personas viajan a título privado, a menos que se hayan hecho arreglos oficiales especiales aprobados

por las autoridades competentes y las autoridades diplomáticas o de protocolo y acordado los procesos de seguridad con la compañía.

Las excepciones para la inspección y el proceso de inspección se basan en el hecho de que, cuando realizan viajes oficiales, los miembros de la realeza y los Jefes de Estado y equipaje reciben de los oficiales de policía y otros servicios que los escoltan un grado tan elevado de seguridad que se anula el riesgo de que se introduzca en su equipaje o a bordo de la aeronave un arma o un artefacto explosivo.

Si un representante del gobierno de un Estado viaja en una aeronave de Aerogal, como pasajeros regulares, se debe proponer una inspección de seguridad especial, en las condiciones y los lugares apropiados, directamente al representante del gobierno del Estado (y no a través de su personal) e inspeccionar su equipaje de mano y de bodega para detectar los explosivos o artículos peligrosos que otra persona pudiera haber introducido en el equipaje.

Se deben notificar previamente los arreglos de viaje de esa persona de modo que la policía y los servicios de seguridad puedan hacer los arreglos necesarios. Esos arreglos incluirán la escolta de esa persona a través de las zonas de seguridad de la terminal. Cuando sea posible deberían usarse zonas dedicadas (por ejemplo, salones, VIP, terminales de protocolo) a fin de evitar el contacto con los circuitos de los pasajeros ordinarios.

El Ministerio del Interior, la Oficina de Protocolo y/o la policía estarán a cargo de las formalidades de salida y llegada y de la seguridad de los dignatarios y las personalidades. La planificación de visitas hacia y desde un Estado debe incluir la planificación de seguridad específica para las fases de llegada y salida y para los desplazamientos interiores.

Es casi inevitable un aumento del nivel de riesgo de los vuelos en que viajan miembros de la realeza y Jefes de Estado. En caso de que viajen en un vuelo regular de Aerogal, si bien los funcionarios acompañantes tienen una responsabilidad de seguridad importante con respecto al grupo en visita oficial, el aumento del riesgo para los otros pasajeros no debe ignorarse. No debe permitirse que los arreglos de seguridad para el grupo en visita oficial comprometan la seguridad de la totalidad del vuelo y la de otros pasajeros.

01.02.14 CORREO DIPLOMÁTICO, EQUIPAJE Y VALIJA DIPLOMÁTICA

Si un pasajero es un correo diplomático, toda la valija diplomática que acompañe a ese correo, sea como equipaje de mano o de bodega, “no podrá ser abierta ni retenida”. El resto del equipaje de mano y de bodega debería tratarse normalmente.

El equipaje diplomático, incluidos el equipaje de mano y el de bodega, debe estar identificado como tal por el Estado que lo envía. Los “bultos que constituyan la valija diplomática deberán ir provistos de signos exteriores visibles indicadores de su carácter”.

Un correo que acompaña una valija diplomática deberá “llevar consigo un documento oficial en el que conste con su condición de tal y el número de bultos que constituyan la valija”.

Se respetará lo establecido en el Convenio de Viena, en lo relacionado con el trato que deberá darse a las valijas diplomáticas, siempre y cuando estén debidamente cerradas, selladas y aseguradas y el Diplomático o Correo que las porte presente una identificación y la autorización para llevarla bajo la responsabilidad de la delegación diplomática.

En dicho caso no se realizarán chequeos manuales, no podrá ser abierta ni retenida, pero sí deberá realizar chequeos con equipos de Rayos X de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y a las Notas Revérsales suscritas entre la Cancillería de Ecuador y otros Estados salvo las excepciones o acuerdos establecidos para ello por los Estados involucrados. En igual forma se procederá con las mensajerías gubernamentales, que estén debidamente identificadas y autorizadas.

El material clasificado como confidencial por los Organismos Gubernamentales ecuatorianos (Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa, Ministerio de Gobierno) será inspeccionado únicamente para asegurarse que no contiene armas u objetos peligrosos para la operación segura de la aeronave. Sin embargo, si persistiese una duda con respecto a la seguridad de dicho material, Aerogal podrá negarse a transportarlo.

01.02.15 PASAJEROS CON NECESIDADES ESPECIALES

Todo pasajero sin excepción, deberá someterse a los controles de seguridad. Si un pasajero tiene capacidad de movilidad reducida o mentalmente incapacitado, se le proporcionará la ayuda necesaria, para que su equipaje de mano sea debidamente inspeccionado. El pasajero deberá pasar por el detector de metales; si no pudiera hacerlo, se le realizará un chequeo con el detector portátil o manualmente.

Las personas con movilidad reducida deben ser objeto de registros tan completos como lo permitan sus impedimentos. Si usa una silla de ruedas o una camilla también deberá ser registrada y sus objetos y equipaje de mano deberán ser inspeccionados de acuerdo con los métodos normalizados.

Cuando se inspeccione a pasajeros con impedimentos, el personal de seguridad tomará en cuenta lo siguiente:

a) Concentrarse en la persona, no en el impedimento y tratar a todos los pasajeros respetuosamente,
b) Recordar que no todos los impedimentos son obvios y algunos pueden estar ocultos,
c) Dirigirse a la persona directamente y usar un lenguaje claro, sencillo,
d) Preguntar cómo pueden ayudar y escuchar lo que les aconseja,
e) Explicar por qué es necesario un método de inspección diferente; y,
f) Ofrecer registro en privado.

A los pasajeros con marcapasos no se los obligará a pasar por el arco detector de metales, sin embargo, deberá realizarse inspección física mediante registro manual (cacheo), por un agente de seguridad del mismo sexo y con el debido entrenamiento para desempeñar esa función.

El aeropuerto es responsable por los controles de seguridad a los pasajeros que por su condición física no puedan pasar por los filtros de seguridad, así como de sus acompañantes, Aerogal dará el apoyo necesario a sus pasajeros para que sean movilizados a la aeronave.

Todos los pasajeros, incluidos los bebés, deberán ser inspeccionados antes de subir a bordo de una aeronave. No se debe pedir a los pasajeros adultos que hagan algo que les separe de su hijo para la inspección.

Las mujeres embarazadas deberán ser sometidas a los mismos procedimientos de inspección para los otros pasajeros, sin embargo, si una mujer embarazada expresa su preocupación, puede ser sometida a un registro o inspección física de acuerdo a las normas establecidas por el aeropuerto.

En el caso de las personas cuyas creencias religiosas o culturales impiden el empleo de registros manuales, es necesario que el pasajero haga arreglos previos con el aeropuerto para que se realice una inspección en privado de conformidad con sus creencias.

01.02.16 INSPECCION EN PRIVADO

Los aeropuertos determinarán un lugar apropiado para llevar a efecto las inspecciones de seguridad de los pasajeros en privado, el mismo que deberá estar ubicado en las cercanías de los filtros de seguridad.

Los pasajeros de Aerogal deberán someterse a las inspecciones de seguridad en privado cuando el personal de seguridad del aeropuerto así lo determine.

Cuando se determine que un pasajero es sospechoso o que pueda constituir un peligro para la seguridad, se le someterá a cacheo personal, a más de los controles normales de seguridad. Este cacheo se lo realizará en un lugar privado y por un Agente de Seguridad representante de la autoridad o del administrador del mismo sexo y en presencia de un tercero.

01.02.17 PASAJEROS QUE HAN SIDO SOMETIDOS A PROCEDIMIENTOS JUDICIALES O ADMINISTRATIVOS (REOS)

a) POLÍTICAS:

1. Como política de la compañía, las personas no admisibles, deportadas, o que hayan sido sometidos a procedimientos judiciales y/o administrativos, serán considerados potencialmente perturbadores, por lo que se aplicarán procedimientos de seguridad a fin de evitar afectar la seguridad de un vuelo, de los pasajeros, tripulantes a bordo de la misma.

2. Aerogal no aceptará el transporte de una persona que ha sido sometida a procedimientos judiciales o administrativos (reo), a menos que esta persona cumpla con los procesos de seguridad como la inspección de su persona y pertenencias, tenga escolta/s de seguridad y disponga de las autorizaciones oficiales de los Estados involucrados.

3. No se podrá transportar a ninguna persona detenida (reo), a bordo de una aeronave de Aerogal, a menos que esté bajo custodia de menos de dos (2) Agentes de policía y haya sido autorizado por el aérea de Seguridad de la compañía.

4. El capitán del vuelo podrá negarse a transportar al jurídico/prisionero, si a su juicio, el transporte del mismo representa un riesgo para la seguridad del vuelo o cuando él u otro miembro de la tripulación observen el incumplimiento, por parte de los custodios, de alguno de los procedimientos de seguridad establecidos. La decisión debe haber sido validada con el área Seguridad antes de negar el abordaje.

5. Por cada vuelo solo se permiten máximo hasta dos (2) jurídicos o prisioneros y no menos de dos (2) custodios por cada jurídico/prisionero. Cuando la evaluación de riesgos aplicada al pasajero en condiciones jurídicas determine que el reo es un detenido peligroso, Aerogal exigirá un mínimo de dos custodios o podrá reservarse el derecho a negar su transporte según sea el caso.

6. En un vuelo de Aerogal se podrán transportar máximo dos (02) pasajeros en condición jurídica o administrativa, siempre que no sean de alta peligrosidad.
   Si se considera al pasajero en una categoría de máxima peligrosidad, el pasajero estará bajo el control de al menos dos funcionarios de la Fuerza Pública en calidad de escolta y se permitirá máximo un (1) jurídico o prisionero.

b. PROCEDIMIENTOS:

1. La autoridad Policial notificará a la compañía, por lo menos 24 horas antes del vuelo en vuelo doméstico y por lo menos 72 horas antes de vuelo internacional, sobre la fecha propuesta para transportar a un detenido, identificación y peligrosidad. Con estos documentos el área de Seguridad evaluará la peligrosidad y riesgo de transporte de este tipo de pasajeros y de acuerdo con esta evaluación podrá negar el embarque o transporte de/los pasajeros.

2. Si Seguridad de la compañía autoriza el embarque del pasajero en condición de reo o bajo control administrativo, se realizará las coordinaciones respectivas entre las áreas involucradas y el personal de seguridad de la compañía informará al capitán de la aeronave sobre el transporte de este tipo de pasajeros para que se tomen las medidas correspondientes de acuerdo a lo establecido en este Programa.

3. Esta información se dará a conocer mediante el formato establecido para ello y el capitán de la aeronave a su vez deberá firmar dicho formato en conocimiento de la notificación.

4. Los custodios deberán identificarse debidamente ante el personal de AeroGal. Los agentes de custodia serán informados que su actuación está bajo la autoridad del piloto al mando, mientras dure el vuelo; asimismo, serán responsables de que la persona sometida a procesos judiciales y/o administrativo, no lleve contrabando, armas, fósforos, objetos u otros artículos peligrosos.

No se podrá transportar a ninguna persona detenida (reo), a bordo de una aeronave de Aerogal, a menos que esté bajo custodia de menos de dos (2) Agentes de policía y haya sido autorizado por el aérea de Seguridad de la compañía.

5. Las autoridades policiales con la respectiva solicitud deberán remitir la siguiente información:

   a) Nombre completo del pasajero(s)
   b) Fecha de viaje
   c) Ruta
   d) Copia de boleto de viaje y/o reserva
   e) Copia del documento de viaje del pasajero
   f) Constancia médica/mental que avale que la persona está apta para viajar
   g) Resumen del expediente del pasajero u orden del juez competente, donde se especifiquen los motivos por los cuales fue procesado y condenado.
   h) Cantidad de pasajeros en situación de condición jurídica.
   i) Antecedentes o amenazas en contra de cualquier representante de la aerolínea, pasajero, autoridad.

6. Los custodios deberán disponer de medios de sujeción apropiados que se emplearán en caso de que se considere necesario, éstos pueden ser esposas plásticas o metálicas según el nivel de peligrosidad del pasajero sometido a procedimientos

judiciales y/o administrativos (reo). En circunstancias normales, no deberá sujetarse a ningún preso a ninguna parte de la aeronave, inclusive asientos, mesas, etc.

7. Los/las auxiliares de cabina de pasajeros, notificarán al piloto al mando de la aeronave, la ubicación del pasajeros sometido a procesos judiciales y/o administrativos (reo) y de los custodios, el detenido y sus custodios embarcarán primero y se ubicarán hacia el fondo de la cabina y serán los últimos en desembarcar y no podrán llevar consigo armas, porras, granadas, gases lacrimógenos, gases paralizantes y otro artículo prohibido ni peligrosos, sin que esta enumeración sea limitante.

8. En caso que los custodios transporten armas de fuego de dotación, éstas podrán ser transportadas únicamente en la bodega de la aeronave, una vez que hayan cumplido con los procedimientos establecidos para éste tipo de artículos, en ningún caso transportarán armas de fuego en la cabina de pasajeros.

9. El custodio se sentará entre el detenido y el pasillo; al detenido se lo mantendrá permanentemente bajo vigilancia, inclusive cuando vaya a los lavabos. En los vuelos domésticos el reo/os no podrá utilizar los baños y en el caso de vuelos internacionales, podrá utilizar el baño manteniendo la puerta abierta y el custodio permanecerá atento a sus movimientos ubicado junto a la puerta abierta del baño.

10. Al detenido y su custodio no se les servirán bebidas alcohólicas, la comida se les servirá sin cubiertos metálicos y sin cuchillos.

En caso de personas mentalmente trastornadas, Aerogal exigirá que tenga un acompañante físicamente apto para contrarrestar cualquier actitud de violencia durante el vuelo y además que sea capaz de administrarle calmantes. En caso de estos pasajeros que necesiten calmantes antes de embarcarse, ninguna etapa del vuelo deberá ser mayor, al tiempo del efecto de los calmantes.

Aerogal no se encuentra obligado a transportar a personas bajo custodia o mentalmente trastornadas o pasajeros deportados que representen un riesgo para el vuelo debido a su comportamiento.

01.02.18 PASAJEROS DEPORTADOS E INADMITIDOS

Los términos específicos que siguen se usan cuando se refieren a las categorías especiales de pasajeros mencionadas antes.

a) DEPO: Código aprobado en la industria para una persona deportada;
b) DEPA: Código aprobado en la industria para una persona deportada bajo custodia autorizada;
c) DEPU: Código aprobado en la industria para una persona deportada sin custodia autorizada;
d) Estado que dispone la deportación: el Estado que ha hecho arreglos para sacar de su territorio a una persona deportada;
e) Custodia: persona autorizada por el Estado que dispone la deportación y que ha sido adiestrada para acompañar en los vuelos a las personas que son deportadas;
f) INAD: pasajero no admitido, es decir, pasajero al que las autoridades de un Estado han negado la admisión o no le permiten seguir viaje en un punto de transferencia debido a que carece del visado necesario, su pasaporte ha expirado, etc.; y
g) Persona bajo custodia judicial: personas arrestadas o condenadas por los tribunales de justicia y que deberían ser transportadas a otro Estado por razones legales. Para el transporte de personas bajo custodia judicial, las autoridades competentes proporcionarán un oficial de custodia.

Un pasajero deportado es una persona que legalmente ha sido registrada en un país por sus autoridades o que ha ingresado ilegalmente y que en un determinado momento es interceptado y ordenado formalmente por las autoridades para ser devuelto al país que la autoridad estime conveniente.

En caso que se solicite a la compañía trasportar pasajeros deportados, será necesario realizar una evaluación del riesgo que pueden representar para el vuelo y se cumplirán procedimientos de seguridad similares a los que aplican para los pasajeros con custodia (reos)

Las autoridades Migratorias remitirán a la Jefatura de Seguridad/Jefe de estación de los estados donde operamos la siguiente información:

a) Nombre completo del pasajero(os)
b) Fecha de viaje
c) Ruta
d) Copia de boleto de viaje y/o reserva
e) Antecedentes de violencia.
f) Evaluación psicológica del deportado
g) Especificar que la persona es voluntaria o está saliendo forzado del país.
h) Nombres y documentos del o los custodios de seguridad.
i) Intención o no de que los custodios portarán armas (en la bodega de la aeronave).

Una vez que las autoridades Migratorias hayan remitido la información detallada en el párrafo anterior, el área de Seguridad de la compañía, procederá a la evaluación de la información proporcionada para autorizar el traslado en una aeronave de la compañía, sea con o sin custodia según corresponda y se notificará a todos los involucrados mediante correo electrónico sobre la autorización o no para el transporte de los deportados.

Por razones de seguridad, el deportado será clasificado como de máximo o de mínimo riesgo para la seguridad de los demás pasajeros o del vuelo. Las autoridades que deportan son

responsables de informar el comportamiento o conducta de un deportado y las razones de la deportación.

- Máximo riesgo: Deportados quienes son considerados peligrosos y están siendo deportados bajo arresto, serán clasificados como de máximo riesgo. Los mismos procedimientos que aplican para un prisionero se aplican para un deportado de máximo riesgo.
- Mínimo riesgo: Deportados quienes no son considerados peligrosos y quienes voluntariamente dejan el país son clasificados como mínimo riego. Este deportado es normalmente acompañado al aeropuerto por las autoridades que deportan quienes escoltan al deportado hasta el avión y arreglarán con las autoridades apropiadas para recibir el vuelo en los puntos de conexión y destino final, pueden viajar generalmente sin escolta.

La aerolínea se reservará el derecho de transportar o no a un pasajero deportado, una vez analizadas las medidas de seguridad y peligrosidad potencial del mismo. La aerolínea podrá negar el transporte del pasajero deportado si no se da estricto cumplimiento a las políticas establecidas para su transporte y en ningún caso se transportarán pasajeros que requieran altas medidas de seguridad.
El transporte de pasajeros deportados a bordo de las aeronaves de la compañía no deberá constituir riesgo alguno para la seguridad del vuelo, de los tripulantes y/o del resto de pasajeros.

La Empresa tiene el derecho de ser informada por las autoridades pertinentes, sobre la razón para la deportación del pasajero, de la misma manera es necesario conocer si el o los deportados viajarán con escolta.

Aerogal notificará a las autoridades competentes, cualquier incidente, desacato o acto de interferencia ilícita ocurrido durante el traslado de pasajeros bajo las presentes condiciones; asimismo, notificará y formulará las denuncias del caso cuando se detecte un pasajero bajo las condiciones anotadas, que vaya a ser transportado o se intente transportar secretamente.

Los pasajeros de la compañía que no son admitidos en el Ecuador por personal del Ministerio del Interior (Migración), pasarán bajo custodia de Aerogal o de las Autoridades del Aeropuerto para devolverlos en el primer vuelo al Estado de procedencia o al Estado de residencia de los pasajeros e informar a las autoridades de dicho Estado. Asimismo, Aerogal se encargará de proporcionar las condiciones mínimas de salubridad del pasajero mientras permanezca en custodia sean de las autoridades aeroportuarias, policiales o de la compañía de acuerdo a las normas de cada estado.

Para el caso de los pasajeros inadmisibles, las autoridades de Migración deberán entregar la Carta o documento de inadmisibilidad por la cual se le restringe el ingreso, (aplica para transportación de inadmisibles).

Medidas de Seguridad

Antes y durante un vuelo con personas no admisibles, deportadas o bajo custodia judicial a bordo deberían aplicarse ciertas medidas preventivas:

a) La cantidad máxima de pasajeros deportados sin escolta en un vuelo regular es de 10 personas. En el caso de que fueran más de 10 deportados en un mismo vuelo, éstos deberán ir escoltados por lo menos con 1 escolta cada uno.

b) Pasajeros deportados, que requieran VISA o no para permanecer en la estación en tránsito, deben estar bajo la custodia de seguridad de la compañía en la estación en tránsito hasta que tomen su vuelo de conexión.
c) Los pasajeros deportados y los custodios (cuando aplique) no podrán portar ningún artículo que pueda ser usado como arma o afectar la seguridad del vuelo.
d) El servicio a bordo de alimentos y bebidas (no alcohólicas), estará disponible para pasajeros deportados bajo custodia, siempre que se cuente con una autorización previa, de los funcionarios que lo transportan y custodian.
e) De prestarse el servicio, no se les proporcionarán cubiertos metálicos, botellas, vasos de vidrio y en general ningún elemento que eventualmente pueda ser usado como arma, ni al pasajero deportado ni a su custodio.
f) No servirá bebidas alcohólicas a los pasajeros deportados potencialmente perturbadores ni a los oficiales de custodia.
g) Dependiendo de la evaluación de riesgos, debería haber dispositivos de sujeción para uso de los oficiales de custodia. El uso de dispositivos de sujeción por un oficial de custodia estará limitado a las necesidades reales y será conforme a las leyes del Estado.

Solo podrán administrarse sedantes u otras drogas a los pasajeros potencialmente perturbadores cuando se cumplen la legislación aplicable y la política de Aerogal.

A. PROCEDIMIENTO DE SEGURIDAD:

a. Cuando aplique, el (los) pasajero (s) deportado (s) y su (s) custodios (s), o autoridad competente deberán presentarse en mostrados del Aeropuerto con una anticipación no inferior a una hora y media en vuelos nacionales y/o tres horas en vuelos internacionales.
b. En el proceso de abordaje de los pasajeros deportados se deberá llevar a cabo una inspección minuciosa de ellos y sus pertenencias previo a ser abordados por parte del personal de seguridad del aeropuerto, de preferencia deben ser embarcados primero y desembarcados al último, a excepción de situaciones especiales en donde pueden embarcar después del resto de pasajeros y con el debido conocimiento de la tripulación se les asignará asientos en las últimas filas de la cabina de clase turista, si son varios deportados.
c. Los pasajeros deportados serán acompañados hasta el avión por colaboradores gubernamentales y solamente viajarán en vuelos cuya escala inmediata sea fuera del territorio del país que los haya expulsado, lo anterior es con base en el contenido de la resolución IATA 701 “Pasajeros Inadmisibles o Expulsados”.
d. Cuando un deportado está abordando, el agente de tráfico notificará al piloto al mando y tripulantes de cabina el número de asiento del deportado y cualquier persona que lo acompaña, el/ la Jefe de Cabina también recibirá esta información en el reporte de pre-salida.
e. La estación de origen es responsable de avisar a las estaciones en ruta y al Jefe de Seguridad de su estación de destino igual, con respecto a la cantidad, nacionalidad y destino de los pasajeros deportados.

01.02.19 PASAJEROS INSUBORDINADOS O PERTURBADORES

La expresión pasajero insubordinado o perturbador se refiere a todo pasajero que no respeta las reglas de conducta a bordo de una aeronave o que se niega a seguir las instrucciones de los miembros de la tripulación, perturbando con ello el orden y la disciplina a bordo.

Entre los ejemplos de insubordinación cabe incluir: agresión a los miembros de la tripulación de los pasajeros, negativa de seguir una orden legitima del comandante de la aeronave, consumo ilegal de drogas, negativa a dejar de fumar o consumir alcohol, vandalismo, uso no autorizado de artefactos electrónicos o todo otro acto que podría poner en peligro la seguridad de los pasajeros, la tripulación o la aeronave.

A. POLÍTICA DE LA COMPAÑÍA ANTE EL CASO DE PASAJEROS PERTURBADORES E INSUBORDINADOS:

a) Tolerancia Cero;
b) Prevención y detección;
c) Instrucción al personal involucrado (tripulaciones, tráfico, seguridad);
d) Política del alcohol.

Lineamiento Específico

La compañía Aerogal, como política para el caso de los pasajeros perturbadores e insubordinados, aplicará los siguientes lineamientos:

a) Tolerancia Cero:

- ✓ Aerogal no permitirá el abordaje de un pasajero que se considere potencialmente perturbador o que pueda afectar a la seguridad del vuelo, de acuerdo a lo establecido en 01.02.09.
- ✓ Investigar a través del aérea de seguridad operacional todos los casos de pasajeros perturbadores e insubordinados que permitan determinar las tendencias de estos casos para buscar las modificaciones en la política de la compañía.

b) Prevención y detección:

- ✓ En la capacitación de seguridad con las áreas de tráfico, seguridad, tripulantes, pilotos, trata sobre la importancia de detectar pasajeros insubordinados o potencialmente perturbadores antes de que puedan subir a bordo de las aeronaves.
- ✓ Conocer los procedimientos establecidos por los aeropuertos y la compañía para los casos de pasajeros perturbadores e insubordinados.
- ✓ Impedir que los pasajeros que exhiben un comportamiento insubordinado o perturbador suban a bordo.
- ✓ La compañía dará pleno apoyo a los empleados de que impidan que un pasajero potencialmente perturbador o insubordinado suba a bordo de una aeronave.

c) Instrucción al personal involucrado:

- ✓ Se impartirá instrucción sobre la actuación en los casos con los pasajeros perturbadores e insubordinados principalmente a las Tripulaciones de mando y de cabina de pasajeros, personal de Tráfico y personal de Seguridad de la compañía.

d) Política del alcohol:

- ✓ Ninguna persona puede tomar bebidas alcohólicas a bordo de una aeronave a menos que Tripulantes de Cabina de AEROGAL que se encuentre en funciones durante el vuelo, le hayan servido la misma a dicha persona.
- ✓ AEROGAL no servirá bebidas alcohólicas a una persona a bordo de sus aeronaves, que:

- Parezca estar intoxicado
- Deportados
- Reos
- Esta escoltando a una persona o está siendo escoltado; o
- Mientras este a bordo de la aeronave, de acuerdo con la parte 1544.195

La política para el caso de pasajeros perturbadores e insubordinados, se aplicarán para todos los casos independientemente de la clase en que viajen y de su condición.

B. NIVELES DE AMENAZA

Se han definido cuatro niveles de comportamiento de pasajero perturbador o insubordinado, según la gravedad, el personal de tierra puede prever la respuesta de la tripulación y determinar qué tipo de reacción puede esperarse en tierra. Los niveles de amenaza se detallan como sigue:

a) Nivel 1: comportamiento perturbador, incluido un comportamiento sospechoso o verbalmente amenazante;
b) Nivel 2: comportamiento físicamente abusivo;
c) Nivel 3: comportamiento que crea un peligro de muerte, conducta amenazadora a la vida;
d) Nivel 4: tentativa de introducirse en el comportamiento de la tripulación de vuelo.

El reconocimiento temprano de una amenaza, así como la intervención oportuna puede impedir un incidente grave a bordo. La observación de los pasajeros cuando suben a bordo de la aeronave puede proporcionar otra oportunidad de resolver un problema cuando todavía la aeronave está en tierra. Las medidas iniciales de la tripulación de vuelo pueden comprender la observación de los pasajeros a medida que embarcan y seguidamente prestar apoyo a la tripulación de cabina en cuanto a sus inquietudes relativas a una amenaza evidente.
Frecuentemente la tripulación de cabina puede calmar la situación, particularmente si el pasajero está meramente agitado, mediante una evaluación rápida seguida de escuchar con fidelidad y activamente al pasajero. Si juzgara un miembro de la tripulación de cabina que sencillamente no puede tener éxito en establecer una relación y calmar la situación, no debería dudar en requerir la ayuda de otro miembro de la tripulación de vuelo, sea que el pasajero esté moderadamente agitado, sea que se trate de un delincuente de apoderamiento ilícito.

Las distintas personalidades frecuentemente entran en acción de modo distinto. Además, la interacción probablemente dará una oportunidad muy temprana de evaluar con precisión el nivel de amenaza de la situación.

La respuesta de la tripulación de vuelo debe corresponder al nivel de amenaza. Los cuatro niveles de amenaza tienen algunas respuestas que son comunes. Cada aumento del nivel de amenaza, sin embargo, lleva a un aumento del nivel de respuesta. Puesto que la tripulación debe cooperar como una unidad, las respuestas en vuelo propuestas se han integrado de la forma siguiente. Estas listas pueden lógicamente adaptarse para ser utilizadas en la puerta o durante operaciones en tierra.

AMENAZA DE NIVEL 1	AMENAZA DE NIVEL 2	AMENAZA DE NIVEL 3	AMENAZA DE NIVEL 4
CONDUCTA PERTURBADORA, SOSPECHOSA O VERBALMENTE AMENAZADORA	***CONDUCTA FÍSICAMENTE ABUSIVA***	***CONDUCTA QUE AMENAZA LAS VIDAS***	***TENTATIVA DE PENETRACIÓN REAL EN EL COMPARTIMIENTO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO.***
a) Comuníquese con la tripulación de vuelo y con el resto de la tripulación de cabina.	**a)** Utilice técnicas de aislamiento.	**a)** Comuníquese con la tripulación de vuelo y con otros miembros de la tripulación de cabina.	**a)** Mantenga el mando de la aeronave y su control a toda costa.
b) Esté atento a cualquier otra actividad entre los pasajeros en caso de que la amenaza de nivel 1 sea un modo de despistar para encubrir un apoderamiento ilícito.	**b)** Comuníquese con la tripulación de vuelo y con otros miembros de la tripulación de cabina.	**b)** Suspenda el tráfico en el "área libre" y bloquéela con pasajeros fornidos y trolleys de servicios.	**b)** Comuníquese con la tripulación de vuelo y con otros miembros de la tripulación de cabina.
c) Inicie la acción de trabar la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo.	**c)** Inicie la acción de trabar la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo.	**c)** Solicite toda la ayuda disponible de la tripulación de cabina y de los pasajeros.	**c)** Solicite ayuda mediante el sistema de interfono de la tripulación de la cabina y de los pasajeros.
d) Suspenda el tráfico en "el área libre"	**d)** Esté atento a cualquier otra actividad entre los pasajeros en caso de que la amenaza de nivel 1 sea un modo de despistar para encubrir un apoderamiento ilícito.	**d)** Los miembros de la tripulación de cabina deben proporcionar información relativa a los posibles delincuentes al piloto al mando.	**d)** Defienda el comportamiento de la tripulación de vuelo utilizando toda la fuerza que sea necesaria para suprimir la amenaza.
e) Evaluar y dar alerta a otros pasajeros que nos puedan apoyar, como en el caso de los pasajeros fornidos.	**e)** Suspenda el tráfico en el "área libre" y bloquéela con otros tripulantes o pasajeros fornidos.	**e)** Utilice la fuerza para someter a los asaltantes.	**e)** Utilice los mandos y todos los recursos disponibles y la fuerza necesaria para someter a los asaltantes y eliminar la amenaza.
f) Intente solucionar la situación mediante el diálogo.	**f)** El piloto al mando debe informar al ATC y a la compañía y pedir que reciban a la aeronave miembros de la fuerza pública.	**f)** Use medios de sujeción y otros recursos a bordo.	**f)** Use medios de sujeción y otros recursos de a bordo.

Copia Impresa No Controlada

g) El piloto al mando debe considerar dar un aviso desde el compartimiento de la tripulación de vuelo.	**g)** El piloto al mando debería considerar si ha de desviar el vuelo y el correspondiente plan de aterrizaje.	**g)** De ser necesario, aplique los procedimientos de lugar de riesgo mínimo para casos de amenazas de bomba.	**g)** El piloto al mando declarará una emergencia y activará el plan de aterrizaje en el aeropuerto conveniente más cercano.
h) Entregue la tarjeta de notificación al pasajero perturbador si corresponde.	**h)** Solicitar ayuda de los miembros de la tripulación de cabina y de los pasajeros si es necesario.	**h)** El piloto al mando declarará una emergencia y activará el plan de aterrizaje.	**h)** Emita squawk en el código adecuado de transpondedor.
i) Guarde los documentos de todos los sucesos entre los informes de la compañía.		**i)** Envíe squawk en el código adecuado de transpondedor.	**i)** Esté a la escucha en la frecuencia de radio 121,5 MHz y prepárese posiblemente para ser interceptado por aeronaves militares
		j) Prepárese para un posible descenso rápido.	**j)** Tan pronto como sea posible operacionalmente inicie un posible descenso rápido.
		k) Esté a la escucha en la frecuencia de radio 121,5 MHz y atento a posibles acciones de las autoridades.	**k)** Después del aterrizaje, de ser posible, prepare los extintores de incendio y desconecte los generadores.
		l) Después del aterrizaje, de ser posible, prepare los extintores de incendio y desconecte los generadores.	**l)** De ser apropiado, inicie la evacuación de la aeronave.
		m) De ser apropiado realice la evacuación de la aeronave.	

01.02.20 TENENCIA DE ARMAS DE FUEGO EN LA CABINA DE PASAJEROS.

La tenencia de armas a bordo de una aeronave está regulada y controlada, por el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Ley de Aviación Civil y Código Integral Penal Ecuatoriano.

Como política de Aerogal bajo ninguna circunstancia se permitirá el transporte de personas armadas a bordo en cabina de pasajeros y/o cabina de mando de las aeronaves.

Aerogal solo permite el transporte de armas de fuego y/o otras armas en las bodegas de sus aeronaves, previo el cumplimiento de lo establecido en sus procedimientos y luego de haber cumplido con la verificación de los permisos y autorizaciones para el porte y transporte del arma por parte del pasajero.

Aerogal en vuelos domésticos e internacionales garantiza que se han llevado las coordinaciones para asegurar que el transporte del arma está legalmente permitido en los estados de salida, tránsito, destino y aerolíneas de transferencia hacia dónde será transportada esta arma.

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas es la entidad responsable de la autorización, verificación, manipulación, validación y entrega a la compañía para el transporte de las armas de fuego, accesorios, partes, municiones, para lo cual se dispone de Puntos de Control de armas en los aeropuertos del Ecuador. Para el caso de transporte en vuelos internacionales se cumplirá de acuerdo a lo establecido por el estado donde operemos.

01.02.21 TRANSPORTE DE ARMAS DE FUEGO, MUNICIONES Y MEDIDAS DE PROTECCION CORRESPONDIENTES.

Aerogal no transportará armas de fuego reales, réplicas o de juguete en la cabina de mando o cabina de pasajeros de las aeronaves, éstas deberán depositarse en un lugar inaccesible para los pasajeros mientras la aeronave esté en vuelo, utilizando para ello una valija de armas de la compañía y/o una caja de armas de propiedad del pasajero.

Dichas armas/as serán embarcadas en el compartimento de carga de la aeronave, este procedimiento se cumplirá con todos los tipos de armas.

Las municiones de dichas armas se transportarán conjuntamente con las armas, cumpliendo con lo establecido en la Reglamentación de Mercancías Peligrosas de la IATA vigente.

Para el transporte de armas como equipaje de bodega, Aerogal deberá disponer al pasajero que para poder transportar la mencionada arma en una aeronave, debe cumplir con los siguientes procedimientos/requisitos de seguridad:

a) Disponer de los documentos que justifiquen la procedencia, propiedad y destino de las armas.
b) Verificar y controlar que las armas estén descargadas y las municiones estén embaladas por separado a fin de no afectar la seguridad; este procedimiento será efectuado por una persona competente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas para el caso de Ecuador o la Autoridad que corresponda para otros estados.
c) Disponer de la autorización y/o permiso para la tenencia, traslado y movilización de las armas por parte del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Ecuador para el ingreso y/o salida de armas de fuego en el caso de los aeropuertos en Ecuador.
d) Declarar la tenencia del arma en el Punto de Control de Armas ubicado en los diferentes aeropuertos del país.
e) Para el caso de transportar un arma en vuelos internacionales, el pasajero que lo transporta debe disponer de un permiso de salida del país, o un permiso de internamiento para el caso de un arma de importación de la autoridad competente.
f) Cumplir otras disposiciones legalmente establecidas por las autoridades competentes del estado o estados involucrados, incluidos los estados de salida, tránsito y llegada.

Los aeropuertos deberán disponer del personal competente que realice la verificación de las armas, que no estén cargadas, que estén autorizadas, que no hayan estado involucrados en actividades ilícitas; y, la comprobación se realizará en un lugar adecuado que brinde todas las seguridades designado por el aeropuerto. Este personal puede ser parte del aeropuerto o miembros de la Fuerza Pública según corresponda.

Los pasajeros que pretendan transportar armas de fuego en su equipaje de bodega o como carga, desde o hacia Ecuador deberán realizar los trámites respectivos ante el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y la compañía, para obtener la autorización respectiva, para lo cual deberá demostrar la legalidad de la posesión de tales armas. El pasajero es responsable de disponer de la autorización y/o permisos para la tenencia, traslado y movilización de las armas de fuego y municiones emitidos por la autoridad competente.

El transporte de las armas en las aeronaves de Aerogal será exclusivamente en las bodegas de la aeronave, ya que de acuerdo a la normativa vigente no se permite el transporte de armas de fuego en la cabina de pasajeros; además, debido a la configuración de las aeronaves A319 y A320 con las que cuenta la compañía, no es posible acceder desde la cabina de pasajeros hacia la bodega de la aeronave, por lo que luego que se haya cumplido de manera adecuada con lo señalado, el transporte de las armas se lo considera como equipaje de bodega.

El Comandante de la aeronave en la que se transportan armas de fuego de todo tipo y/o municiones, será notificado por escrito por parte del personal de seguridad de la compañía, dejando constancia de su conocimiento, a través del formato Transporte de Armas de Fuego, Municiones y/o Accesorios.

Para el transporte seguro de las armas de fuego y municiones en aeronaves de pasajeros, es necesario que las armas y las municiones que son trasportadas en las aeronaves de la compañía, vayan debidamente identificadas. De igual manera, seguridad de la compañía, notificará mediante correo electrónico al área de seguridad en los aeropuertos de tránsito y destino final, sobre el transporte en los vuelos internacionales que el arma/s de fuego, las municiones, accesorios u otros artículos retirados al pasajero y los documentos de respaldo serán colocados en el interior del equipaje de bodega del pasajero.

En los vuelos nacionales el arma/s de fuego, las municiones, accesorios u otros artículos retirados y los documentos de respaldo serán colocados en la valija de armas de la compañía, misma que será etiquetada por parte del personal de Servicio al Pasajero, a nombre del

viajero. En caso que los pasajeros viajen en grupo, varias armas podrán colocarse en una misma valija de armas a nombre de un miembro del grupo (esto no aplica para municiones) Las municiones permitidas a los pasajeros del grupo no deben ser combinadas o agrupadas dentro de uno o más grupos. Para el caso de las municiones, se deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en el manual de Mercancías Peligrosas de la compañía respecto al tipo y peso de las mismas, por lo que no se podrá trasportar más de 5kg. de peso bruto de municiones por pasajero.

En los vuelos nacionales, para el proceso de etiquetar la valija conteniendo la/s arma/s de fuego y las municiones, el personal de Servicio al Pasajero, registrará un peso estandarizado de 8 Kg. El personal de seguridad de la compañía, trasladará la/s valijas de armas, por el flujo establecido por el aeropuerto, por lo que no deberá movilizar hacia la parte pública y/o abrir el sello de seguridad colocado por el personal del CC.FF.AA. asignado.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

01.03.00 CONTROLES DE SEGURIDAD PARA EQUIPAJE FACTURADO O DE BODEGA

01.03.01 EQUIPAJE FACTURADO O DE BODEGA

Aerogal no abordará equipajes de bodega en sus aeronaves, a no ser que haya sido inspeccionado y manipulado de acuerdo a lo establecido en Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

El equipaje de bodega solamente se recibirá de los pasajeros que sean titulares de un boleto válido y el proceso de presentación y recepción se llevará a cabo por parte de personal autorizado de la aerolínea.

Todo el equipaje de bodega que ha de ser transportado en una aeronave de Aerogal sea equipaje de origen, de tránsito o de transferencia, debe estar protegido a través de la custodia permanentemente por personal de seguridad de la compañía contra cualquier acto de interferencia no autorizada, desde el punto que es inspeccionado y queda al cuidado de la compañía, hasta la partida de la aeronave en que es transportado. Si la integridad del equipaje de bodega estuviera en duda o haya sido vulnerado, éste deberá ser sometido a una nueva inspección por parte del personal de seguridad del aeropuerto, antes de cargarlo a bordo de una aeronave.

El proceso de seguridad del equipaje de bodega, asegurará que el equipaje que se carga en la bodega de la aeronave pertenece a los pasajeros del vuelo de que se trata y que está autorizado para el transporte después de haber sido sometido a los controles de seguridad necesarios.

Si un pasajero no aborda un vuelo o desembarca de la aeronave antes de que salga el vuelo, o se le niega el embarque por cualquier razón que establezca el Programa de Seguridad de la compañía, el equipaje de este pasajero será descargado de la aeronave y;

a) Sometido a controles de seguridad e inspección adicional a través de máquina de Rayos X y/o de manera manual basado en un análisis de la evaluación del riego que este caso representa para la seguridad en el vuelo,
b) Siempre que un equipaje haya sido descargado, como una consecuencia fuera de control del pasajero, el equipaje podrá ser enviado en otro vuelo en el que el pasajero deba viajar, restableciéndose así su condición de equipaje acompañado.

La inspección de Seguridad y los procedimientos de los equipajes de bodega que se transportan en los aviones de Aerogal, se aplicarán a todas las operaciones, sean éstas en rutas nacionales e internacionales.

Cuando sea necesario someter a inspecciones adicionales de seguridad a los equipajes de bodega, los pasajeros que son los propietarios de estos equipajes, estarán presentes durante el registro manual de los mismos, por lo que cuando se detecten objetos sospechosos en un equipaje de bodega, se deberá realizar el chequeo manual del mismo, en presencia del pasajero (de acuerdo a la normativa del estado de operación); sin embargo, cuando existan dudas sobre un equipaje facturado y no se pueda realizar el chequeo manual en presencia del pasajero, el equipaje será tratado como sospechoso y no se permitirá su embarque en el avión.

Si en algún caso un pasajero se rehúsa a que su equipaje de bodega sea inspeccionado, éste no será embarcado, será negado su viaje e informado a las autoridades aeroportuarias para las investigaciones que correspondan.

El equipaje de bodega que no acompaña a un pasajero porque ha sido extraviado, mal encaminado o debido a demoras operacionales, no será transportado a no ser que haya sido sometido a los controles de seguridad pertinentes.

Todos los bultos, sobres o documentos de vuelo de la compañía, estarán sujetos a controles de seguridad incluidas las inspecciones antes de cargarlos.

La inspección de seguridad del equipaje facturado o de bodega, para determinar y evitar que se introduzcan a bordo de las aeronaves explosivos, artefactos explosivos, mercancías peligrosas, artículos prohibidos, con los que se puedan atentar contra la seguridad de las operaciones aéreas, se lo efectuará a través de los equipos de rayos X instalados en los aeropuertos como mínimo y a través de EDS, ETD, inspección física y chequeo antinarcóticos para vuelos internacionales y para vuelos domésticos en los aeropuertos que se disponga de estas facilidades, cuya responsabilidad es del personal de seguridad del aeropuerto y de la policía antinarcóticos.

Se debe prestar especial atención a los aparatos electrónicos portátiles, baterías u otros artículos que pudieran ser utilizados para la iniciación o como fuente de poder de un artículo explosivo improvisado, contener sustancias explosivas o que pudieran interferir con los instrumentos de navegación.

Aerogal, debe asegurarse que se realizan las inspecciones de seguridad del equipaje de bodega y del equipaje no acompañado, a través de seguridad del aeropuerto en el cual operamos en función de los contratos que se mantienen con los aeropuertos. Las medidas de cotejo, custodia y traslado de los equipajes de bodega a las aeronaves, son responsabilidades directas de Aerogal.

El personal de seguridad de la compañía, protegerá de interferencias no autorizadas al equipaje de bodega desde el punto en que se ha recibido para su transporte y luego de la inspección de seguridad en función del párrafo anterior, hasta que se embarque en la aeronave y posteriormente sea entregado en el destino a su pasajero propietario.

Los equipajes de bodega estarán debidamente identificados con relación al pasajero que lo entrega y cuando se sospeche de algún equipaje, podrá exigirse que los pasajeros y/o tripulantes que identifiquen personalmente su equipaje de bodega.
La inspección de seguridad establecida se lo aplicará también para el caso de los equipajes sobre dimensionados, ya sea con equipos de rayos X o manualmente y las inspecciones o registros aleatorios a los equipajes de bodega, serán efectuados por el operador de rayos X del aeropuerto, quien determinará qué equipajes deban chequearse manualmente, basado en la imagen radioscópica y aplicando el principio de la selección por razonamiento.

Aerogal controlará a fin de evitar que se introduzcan sin autorización maletas, equipajes en la cinta transportadora, coches o vehículos, y que el equipaje cargado en los carros de transporte de equipajes de bodega, permanezcan bajo vigilancia continua en los tramos de desplazamiento desde los puntos de chequeo hasta los compartimientos de carga de las aeronaves. El personal de seguridad deberá realizar el cotejo de pasajeros vs equipajes antes de autorizar el cargado a las bodegas de la aeronave.

PROCESO DE ASEGURAMIENTO Y PROTECCIÓN DE LOS EQUIPAJES DE BODEGA			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Inspección de los equipajes de bodega	Seguridad del aeropuerto	Una vez que un pasajero entregue un equipaje de bodega para ser transportado en una aeronave de la compañía de un vuelo nacional o internacional, este equipaje se someterá a los procesos de inspección de seguridad por parte del aeropuerto. Todos los equipajes de bodega serán inspeccionados.
2	Recepción de los equipajes de bodega	Servicio al pasajero	Se asegurará que el equipaje de bodega que se aborda en la aeronave, sea de propiedad de los pasajeros y que está autorizado para el transporte después de haber sido sometido a los controles de seguridad necesarios.
3	Inspección de seguridad de los equipajes de bodega	Seguridad del aeropuerto/ Servicio al Pasajero/ Seguridad de la compañía/ Operaciones Terrestres Policía Antinarcóticos	Si un pasajero se rehúsa a que su equipaje de bodega sea inspeccionado, este equipaje no será embarcado y el equipaje será: Sometido a controles de seguridad e inspección adicional a través de antinarcóticos, máquina de Rayos X y/o de manera manual.
4	Conciliación de equipajes de bodega	Servicio al Pasajero/ Seguridad de la compañía/ Operaciones Terrestres Tripulación Policía Antinarcóticos	Si un pasajero no aborda un vuelo, desembarca de la aeronave o se le niega el embarque, el equipaje de este pasajero será descargado de la aeronave y; Sometido a controles de seguridad e inspección adicional a través de antinarcóticos, máquina de Rayos X y/o de manera manual.
5	Inspección adicional de equipajes de bodega	Servicio al Pasajero/ Seguridad de la compañía/ Policía Antinarcóticos Seguridad del aeropuerto	Cuando sean necesarias inspecciones adicionales de seguridad o por procesos antinarcóticos, se deberá realizar el chequeo manual al equipaje de bodega *(en presencia del pasajero de acuerdo a la normativa del estado de operación)* en búsqueda de armas, explosivos, objetos y sustancias prohibidas y peligrosas, mercancías peligrosas y drogas prohibidas.
6	Inspección y protección de los equipajes de bodega en tránsito y transferencia	Agente de Servicio al pasajero/Seguridad Aeroportuaria/Seguridad compañía/Tripulaciones.	El personal de seguridad de la compañía, protegerá de interferencias no autorizadas al equipaje de bodega desde el punto en que se ha recibido para su transporte luego de la inspección de seguridad, hasta que se embarque en la aeronave y posteriormente sea entregado en el destino al pasajero propietario.
7	Fin del proceso	---------	-------

A. PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD:

1. Esterilizar y limitar el área asignada a los equipajes de bodega de la compañía en busca de elementos que puedan ser usados en la comisión de actos de interferencia ilícita.

2. Efectuar la inspección física al personal de estiba que participará en la selección del vuelo y a otros funcionarios de la aerolínea que ingresen a ésta área.

3. Cotejar la información relacionada entre el bag tag del equipaje que llega a este lugar si corresponde a la aerolínea, fecha actual y número de vuelo que se encuentre en atención en el counter, para lo cual se coordinará con Tráfico.

4. Relacionar en formato estandarizado el número de bag tag y código IATA del equipaje.

5. Custodiar la integridad del equipaje registrado durante su permanencia en el área y traslado al avión.

6. Controlar el embarque del equipaje a las bodegas de las aeronaves, a fin de garantizar que los equipajes que son embarcados, sean los que hayan sido conciliados con los pasajeros que abordan dicha aeronave a excepción de equipaje no acompañado, pero lo cual se establece en procedimiento.

7. En el evento de detectar diferencia en la información, coordina con representante de tráfico y Jefe de rampa a fin de aclarar la discrepancia.

01.03.02 IDENTIFICACIÓN DE LOS EQUIPAJES

Todo equipaje de los pasajeros, sin excepción, deberá estar identificado mediante bag-tag antes de ser abordado en las aeronaves de la compañía, en el evento en que se trate de un equipaje no acompañado, éste deberá identificarse apropiadamente por parte del área de equipajes mediante la correspondiente etiqueta Rush, la misma que se someterá a los procedimientos de seguridad establecidos por la compañía para su envío.

El área de tráfico garantiza que el equipaje facturado a ser transportado en todos sus vuelos ha sido registrado en el sistema de check in de la compañía y se encuentra correctamente identificado mediante la correspondiente etiqueta de equipaje acompañado y etiqueta de equipaje no acompañado (cuando aplique).

Tanto su aceptación como su autorización para el transporte es ejecutada por un representante de la aerolínea y todo el equipaje de bodega es sometido a inspección antes de permitir su embarque en las aeronaves**.**

Como una medida de seguridad en todos los vuelos, todo pasajero que desee facturar algún equipaje, se le deberá emitir una colilla electrónica la cual debe ser numerada, contener el nombre del pasajero y el peso de la misma. Este registro quedará en el sistema para poder realizar una identificación positiva del equipaje. De utilizar una colilla manual, el número será ingresado al sistema de la compañía a nombre del pasajero y con el peso de la misma.

Estaciones que facturan con colillas manuales y los pases de abordar: Las colillas y los pases de abordar almacenadas, deben guardarse en un área segura y bajo llave con responsabilidad por parte del Jefe de Aeropuerto/Supervisor de Tráfico, del control del inventario y del cumplimiento de esta disposición. En los mostradores, las colillas y los pases de abordar, estarán bajo custodia permanente por parte del agente de servicio al pasajero y deberán ser protegidas bajo llave cuando no estén siendo utilizadas. Las colillas de equipaje serán utilizadas únicamente en el equipaje de un pasajero positivamente documentado.

A las áreas de recepción e identificación de equipajes sólo podrán acceder personas autorizadas que se encuentren en cumplimiento de las funciones inherentes a este lugar y que dispongan de las credenciales de circulación aeroportuaria vigentes.

01.03.03 EQUIPAJES DE BODEGA EN TRÁNSITO Y EN TRANSFERENCIA

Los equipajes de bodega de un pasajero que se encuentra en tránsito cuando conecten entre aeropuertos nacionales no serán inspeccionados en el aeropuerto de tránsito, debido a que la normativa ecuatoriana requiere que haya sido inspeccionado en el aeropuerto de origen y no exige que sea inspeccionado en el aeropuerto de tránsito, sin embargo este equipaje quedará bajo permanente vigilancia y custodia del personal de seguridad de la compañía para que se mantenga su condición, ya que en caso de no disponer de custodia, el aeropuerto dispondrá su inspección como un vuelo de origen.

En el caso de los equipajes de bodega de los vuelos de transferencia, tanto en vuelos nacionales como internacionales, los equipajes de bodega serán inspeccionados a través de equipos de seguridad de Rayos X o EDTS a cargo del personal de seguridad del aeropuerto, antes de ser embarcados en una nueva aeronave, a fin de evitar que se introduzcan a bordo de la aeronave, armas, explosivos, artículos prohibidos, sustancias peligrosas, mercancías peligrosas, sustancias incendiarias, u otros artículos prohibidos que no hayan sido detectados en el aeropuerto de origen.

Una vez inspeccionado, este equipaje permanecerá en todo momento bajo custodia del personal de Seguridad de la compañía, a fin de mantener su condición, es decir desde que es inspeccionado por seguridad del aeropuerto, posteriormente su protección en punto de origen y su traslado hasta que sea embarcado en el vuelo de salida del aeropuerto de transferencia.

De igual manera, se aplicarán los procedimientos de inspección y control antinarcóticos establecidos por la autoridad policial correspondiente.

El personal de servicio al pasajero en coordinación con el personal de operaciones terrestres y seguridad de la compañía, se asegurarán de que dicho equipaje no sea cargado a bordo de sus aeronaves hasta que se confirme que el pasajero dueño de ese equipaje se encuentre a bordo de la aeronave.

Los procedimientos de inspección de seguridad mencionados, serán aplicados de acuerdo al siguiente proceso:

PROCESO DE INSPECCIÓN Y PROTECCIÓN DE LOS EQUIPAJES DE BODEGA EN TRANSITO Y EN TRANSFERENCIA			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Inspección y protección de los pasajeros y equipajes de mano en tránsito y transferencia	Agente de Servicio al pasajero/Seguridad Aeroportuaria/Seguridad compañía/Tripulaciones.	Una vez que un pasajero que se encuentre en un vuelo en tránsito haya arribado a una estación nacional, el pasajero y su equipaje de mano permanecerán en la aeronave bajo el control y responsabilidad de la tripulación de vuelo y servicio al pasajero, hasta que ésta continúe su vuelo. Aerogal no tiene vuelos internacionales de tránsito.
2	Inspección y protección de los equipajes de bodega en tránsito y transferencia	Seguridad de la compañía/Agentes de Rampa	Los equipajes de bodega en una parada de tránsito de la aeronave permanecen en las bodegas de la aeronave bajo el control y custodia del personal de seguridad de la compañía hasta que la aeronave continúe su vuelo. Aerogal no tiene vuelos internacionales de tránsito.

3	Inspección y protección de los pasajeros y equipajes de mano en tránsito y transferencia	Agente de Servicio al pasajero/Seguridad Aeroportuaria/Seguridad compañía/Tripulaciones.	En caso de los vuelos nacionales e internacionales de transferencia de la compañía o de otra aerolínea, el pasajero desembarcará de la aeronave con todo su equipaje de mano, mismo que se someterá nuevamente a los procedimientos de inspección establecidos por el aeropuerto para ingresar nuevamente a un área estéril, quedando estos pasajeros y su equipaje de mano bajo el control de seguridad del aeropuerto.
4	Inspección y protección de los equipajes de bodega en tránsito y transferencia	Agente de Servicio al pasajero/Seguridad Aeroportuaria/Seguridad compañía/Tripulaciones.	Una vez que el pasajero permanece en un área estéril, el personal de Servicio al pasajero una vez que verifica que los pasajeros que se encuentran en transferencia para otro vuelo, conducen al pasajero al abordaje cuando corresponda.
5	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agentes de Rampa/Seguridad/Agente de Servicio al pasajero/CCO	Durante el arribo de un vuelo de tránsito y/o transferencia, el personal del CCO, informa a personal de Servicio al Pasajero, sobre los equipajes que están en tránsito, señalando en qué bodega arriban, a fin de que sean ubicados y separados para que no sean desembarcados. Para el caso de los equipajes de transferencia, de igual manera se informa que equipajes serán transferidos a otro vuelo.
6	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agentes de Rampa/Seguridad/Agente de Servicio al pasajero	El Agente de Servicio al pasajero, informa al personal de Rampa sobre los equipajes que serán transferidos a otros vuelos de la compañía o de otras aerolíneas para que sean separados y trasladados al patio de equipajes para la inspección de seguridad y protección de dichos equipajes.
7	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente de Servicio al pasajero/ Equipajes/Seguridad/ Agente Rampa	El agente de seguridad una vez notificado por personal de servicio al pasajero, si los equipajes de transferencia van a ser guardados en bodega asignada por el aeropuerto a la compañía o van a ser conciliados para otro vuelo.
8	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente de Seguridad	El agente de seguridad se asegura que los equipajes sean conciliados e inspeccionados a través del sistema de RX del aeropuerto para el abordaje de los mismos en el vuelo establecido o para su almacenaje en la bodega asignada a la compañía.
9	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente de Servicio al pasajero/ Equipajes/Seguridad/ Agente Rampa	Cuando los equipajes hayan sido almacenados en la bodega asignada para la compañía, el personal de servicio al pasajero se encargará de entregar estos equipajes al personal de seguridad para su inspección y su conciliación en el patio de equipajes.
10	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente Seguridad/Policía Nacional	Una vez conciliados estos equipajes, se procederá a cumplir con el proceso antinarcóticos a cargo de la autoridad correspondiente.
11	Inspección y protección de los equipajes de bodega de transferencia	Agente de Seguridad/Seguridad Aeroportuaria/Agentes de Rampa	Una vez realizada la inspección a través del sistema de rayos X del aeropuerto y el proceso de antinarcóticos, el personal de seguridad realizará la custodia y acarreo de los mismos hasta el abordaje en las bodegas de la aeronave.
12	Fin del proceso	----------	-------

01.03.04 OTROS CONTROLES A LOS EQUIPAJES

La policía antinarcóticos y sus canes amaestrados que permanecen en el aeropuerto, efectuarán inspecciones de control antidrogas del equipaje facturado y/o no acompañado, sean en vuelos internacionales o domésticos de acuerdo a sus análisis de riesgo.

Las unidades de la Policía Nacional, FFAA, Seguridad del aeropuerto u otros organismos competentes de seguridad del estado, podrán inspeccionar los equipajes de bodega de acuerdo a los perfiles establecidos, con la finalidad de evitar cualquier acto ilícito en contra de la seguridad y Aerogal brindará el apoyo respectivo durante estos requerimientos.

De existir amenazas o presunciones de peligro, deberá realizarse el cotejo de los pasajeros con su equipaje en la plataforma, sin permitir que los pasajeros toquen o manipulen sus equipajes.

01.03.05 COTEJO DEL EQUIPAJE CON LOS PASAJEROS

Aerogal se asegurará que el equipaje facturado que se transporta en la aeronave, corresponde a los pasajeros que viajan en ese vuelo, es decir se realiza un pareado o asociación de equipajes de bodega y pasajeros para lo cual se usa un sistema de seguimiento de verificación manual, sobre el equipaje que ha sido o está cargado en un vuelo determinado sobre todo cuando el pasajero no haya subido a bordo de la aeronave pertinente.

El equipaje de bodega no se cargará en una aeronave de Aerogal, a menos que:

a. Esté debidamente identificado para permitir el cotejo,
b. El pasajero a quien pertenece el equipaje se haya presentado en el vuelo en el cual deber ser transportado,
c. El equipaje haya sido debidamente inspeccionado y antes de cargarlos haya estado en una zona del aeropuerto a la cual únicamente tienen acceso personas autorizadas de la compañía,
d. Haya sido identificado como equipaje acompañado o no acompañado; todos los procedimientos deben completarse antes de que se cierren las puertas de la aeronave.

En cuanto a los equipajes de bodega se debe tomar en consideración las siguientes categorías:

a. Pasajeros de origen: por procedimientos de seguridad es importante prestar atención especial a los pasajeros de última hora y a los que se presenten como parte de un grupo, pero no suben a bordo de la aeronave. A los pasajeros de origen, se les realizará el cotejo de su equipaje, en el mostrador de la compañía durante su presentación para el vuelo.

b. Pasajeros de transferencia o en tránsito: el equipaje de un pasajero en transferencia no será cargado, a menos que el pasajero se haya presentado donde deba hacerlo y haya subido a bordo del vuelo siguiente y el equipaje haya sido cotejado por la compañía para el vuelo siguiente.

c. El equipaje de transferencia deberá ser sometido a los mismos controles de seguridad que el equipaje de bodega de los pasajeros de origen. Aerogal se asegurará de que dicho equipaje no sea cargado a bordo de sus aeronaves hasta

que se confirme que el pasajero dueño de ese equipaje se encuentre a bordo de la aeronave.

d. En el caso de los equipajes de la tripulación: será consignado en un manifiesto de tripulación, que puede consistir simplemente en un listado de nombres y el número de equipajes de cada miembro de la tripulación ha entregado, inscrito junto a su nombre. En el caso que las tripulaciones hayan facturado sus equipajes en los mostradores de la compañía, se aplicarán procedimientos similares a los que se aplican con los pasajeros de origen.

Las áreas de transferencia y recepción de equipaje tienen un ingreso restringido, donde solamente podrán ingresar personal autorizado. Los empleados no permitirán el ingreso a otras personas y cualquier intervención de las mismas será reportada a superiores y/o personal de seguridad.

01.03.06 EQUIPAJE REZAGADO O NO ACOMPAÑADO

Si un pasajero viaja como está previsto, pero su equipaje no viaja en ese vuelo debido a una perturbación importante de las operaciones aeroportuarias o una restricción imprevista de las operaciones y pasa a ser equipaje no acompañado, el historial del equipaje desde el punto de facturación, es decir su origen, constituye un medio de control de seguridad, por lo que personal de Servicio al Pasajero de la compañía garantizará que el equipaje no acompañado a ser transportado en los vuelos Aerogal ha sido registrado en el sistema establecido por la compañía para estos equipajes y se encuentra correctamente identificado mediante la correspondiente etiqueta de equipaje no acompañado o equipaje Rush.

El equipaje rezagado o no acompañado podría transportarse separadamente de su propietario porque:

a) El equipaje fue mal encaminado o demorado por otro explotador de aeronaves,
b) El equipaje no llegó a tiempo a la aeronave,
c) El pasajero salió en un vuelo más temprano que lo previsto,
d) El equipaje perdió el vuelo previsto debido a una falla en el sistema de manipulación del equipaje en algún punto de viaje.
e) Por problemas de espacio.

En cualquiera de estos casos estos equipajes podrán abordar una aeronave de Aerogal, luego de haber sido inspeccionado para determinar que no contiene ningún objeto peligroso, artefacto explosivo, mercancías peligrosas, sustancias prohibidas o drogas prohibidas.

La autorización para el transporte de un equipaje no acompañado o equipaje RUSH, estará a cargo del personal de servicio al pasajero y equipajes. El personal de seguridad de la compañía se asegurará que este equipaje sea sometido a inspección de seguridad antes de permitir su embarque en las aeronaves, cumpliendo los procedimientos de seguridad establecidos en el presente programa para los equipajes de bodega.

Por lo tanto, todo equipaje tanto de un vuelo nacional como de un vuelo internacional, que no se transporte en la misma aeronave que su propietario es un equipaje rezagado o no acompañado y se despacha posteriormente en otro vuelo como equipaje RUSH, mismo que se someterá a todos los procesos de inspección de seguridad a cargo del personal de seguridad del aeropuerto y procesos antinarcóticos según corresponda.
La conciliación de un equipaje no acompañado o equipaje RUSH, que realizará el personal de seguridad de la compañía antes de embarcar a una aeronave, se lo efectuará en el patio de equipajes utilizando para ello el formato Control de Equipajes Patio de Maletas.

Asimismo, todo equipaje rezagado o no acompañado, permanecerá bajo custodia de Aerogal y será resguardado en un área de almacenamiento seguro que haya sido señalado por el aeropuerto, hasta que pueda ser reexpedido a su destino final, reclamado o dispuesto en concordancia con las leyes locales, este equipaje se someterá a medidas adicionales de seguridad con equipos de rayos X del aeropuerto antes de abordar una aeronave.

Las bodegas para estos equipajes se mantendrán con condiciones de seguridad, por lo que estos equipajes no podrán ser almacenados o depositados en otro lugar que no sea el asignado por el aeropuerto, misma que será en un área restringida y las llaves para asegurar este lugar estarán a cargo del área de equipajes de la compañía y deberán ser permanentemente supervisados.

Las áreas de almacenamiento de estos equipajes de los pasajeros, deben mantener las condiciones de seguridad hasta ser reenviado, reclamado o desechado.

Un equipaje no reclamado se mantendrá bajo custodia de la compañía en las condiciones de seguridad y durante el tiempo establecido en el proceso de equipajes e irregularidades o en el procedimiento OHD según corresponda. Este proceso establece además las condiciones y procedimientos a considerar para que un equipaje no reclamado sea entregado o desechado.

Este procedimiento aplica para los equipajes rezagados o no acompañados de origen tanto para los vuelos nacionales como para los vuelos internacionales.

Además Aerogal, a través del personal de seguridad de la compañía, en todo momento protegerá de interferencias no autorizadas al equipaje no acompañado o rezagado tanto de los vuelos domésticos como internacionales, de vuelos de origen o transferencia, desde las bodegas asignadas por el aeropuerto para su almacenaje, hasta el lugar de inspección de seguridad que garantice el cumplimiento de dicho proceso donde se verifica que se someta a inspección y posterior precautelando su integridad y custodia hasta la aeronave para su transporte, hasta que se embarque en la misma.

Por lo que Aerogal, no transportará ningún equipaje no identificado, a menos que se pueda establecer un vínculo definitivo con un pasajero que viajó, que hizo un reclamo de equipaje extraviado y que el equipaje ha sido sometido a la inspección de seguridad apropiada.

En el caso de los equipajes rezagados o no acompañados que sean de transferencia tanto para vuelos nacionales como para vuelos internacionales con otras aerolíneas, Aerogal aceptará o entregará un equipaje rezagado o no acompañado a otro operador, una vez que esté ingresado al sistema a cargo de servicio al pasajero. Seguridad de la compañía se asegurará que se han efectuado las inspecciones y los controles de seguridad aplicados al equipaje no acompañado que será transferido.

PROCESO PARA EQUIPAJE REZAGADO O NO ACOMPAÑADO			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Control de equipaje rezagado y no acompañado	Personal de servicio al pasajero	Se asegurará que el equipaje declarado como equipaje rezagado o no acompañado a ser trasportado, es registrado en el sistema establecido por la compañía.

2	Control de equipaje rezagado y no acompañado	Personal de servicio al pasajero	Los equipajes que han sido identificados y registrados en el sistema como equipajes rezagados o no acompañados, serán identificados con la correspondiente etiqueta Rush.
3	Inspección del equipaje rezagado o no acompañado	Seguridad del aeropuerto	El equipaje rezagado o no acompañado, una vez que haya sido identificado como tal, será inspeccionado mediante sistema de rayos X del aeropuerto.
4	Protección del equipaje rezagado o no acompañado	Seguridad de la compañía	Una vez que el equipaje rezagado o no acompañado que haya sido debidamente inspeccionado por el sistema de seguridad del aeropuerto, será protegido de interferencias no autorizadas desde el punto en que es inspeccionado y almacenado en la bodega de equipajes asignada por el aeropuerto.
5	Protección de la bodegas de equipajes	Bodegas de equipajes	Las bodegas para estos equipajes se mantendrán en condiciones de esterilidad y seguridad, por lo que estos equipajes no podrán ser almacenados o depositados en otro lugar que no sea el asignado por el aeropuerto y las llaves para asegurar este lugar estarán a cargo del área de equipajes de la compañía y deberán ser permanentemente supervisados por seguridad de la compañía.
6	Control de equipaje rezagado y no acompañado	Personal de servicio al pasajero/ Seguridad	El personal de seguridad se asegurará que estos equipajes permanezcan estériles hasta su reenvío o reclamación correspondiente.
7	Inspección antinarcóticos	Policía Antinarcóticos Seguridad de la compañía	El personal de seguridad se asegurará que estos equipajes sean sometidos a controles antinarcóticos antes de abordar la aeronave.
8	Protección y custodia	Seguridad de la compañía	El personal de seguridad protegerá y custodiará los equipajes rezagados o no acompañados desde la bodega asignada por el aeropuerto, luego su inspección antinarcóticos hasta las bodegas de la aeronave.
9	Fin del proceso	--------	----------

01.03.07 MANIPULACIÓN Y PROTECCIÓN DE LOS EQUIPAJES DE BODEGA

Aerogal no recibe equipajes para su transporte en las aeronaves, en lugares ubicados fuera del aeropuerto**.** Asimismo, la manipulación de los equipajes está a cargo exclusivamente de los agentes de Seguridad y Agentes de Rampa de la compañía o empresas subcontratadas debidamente autorizadas y aceptadas por la autoridad aeronáutica del país donde operamos para brindar estos servicios.

El acceso a los lugares en que hay equipaje de bodega será controlado a fin de impedir el acceso no autorizado, la manipulación indebida y la introducción de artículos restringidos o artefactos explosivos en el equipaje, las zonas de transferencia, las zonas de la plataforma y el sistema de manipulación del equipaje.

El equipaje de bodega debe estar protegido contra la interferencia no autorizada a partir del punto en que es aceptado, hasta su partida en la aeronave. El equipaje de bodega inspeccionado debe mantenerse vigilado en todo momento. Es necesario proporcionar escolta desde el área de clasificación de equipaje hasta la aeronave o transportar el equipaje en un coche o carro cubierto y cerrado.

Para proteger e equipaje de bodega se adopta las siguientes medidas:

a) Antes de cargarlo, el equipaje de bodega deberá mantenerse en el área de clasificación de equipaje o en otra zona de depósito de un aeropuerto a la cual únicamente tengan acceso las personas autorizadas;
b) Toda persona que entre sin autorización en un área de reunión o depósito del equipaje debería ser interpelada y pedírsele que se identifique, y escoltarla para que salga de esa zona;
c) El equipaje de bodega de origen y de transferencia, incluido el que se transfiere directamente de una aeronave a otra cuando esto es permitido, no debe ser dejado sin vigilancia sobre la plataforma ni junto a la aeronave; y
d) El acceso a las oficinas de objetos perdidos en la terminal de pasajeros debe estar restringido para prevenir la manipulación indebida del equipaje extraviado.

El personal de seguridad tiene la responsabilidad de asegurar que el acceso a las aéreas de clasificación y depósito de equipaje esté limitado al personal que tiene la obligación de entrar en esa zona, incluidas aquellas personas que participan en la protección del equipaje de bodega inspeccionado y otras personas autorizadas por la autoridad competente para tener acceso a esas áreas.

Antes de que tengan acceso a la parte aeronáutica o a las zonas de seguridad restringidas, Aerogal debe asegurar que el equipaje no quede sin vigilancia desde el momento en que entra al área de clasificación y depósito hasta que se lo cargue en la bodega de una aeronave y se hayan cerrado las escotillas.

01.03.08 EQUIPAJE URGENTE O DE ÚLTIMA HORA

Cuando se despache equipaje de última hora para un vuelo próximo a salir, este equipaje no debe cargarse en una aeronave sin que personal de servicio al pasajero que se encuentra a cargo confirme al personal a cargo de operaciones terrestres y al personal de seguridad, sobre la autorización para el transporte de ese equipaje en un vuelo determinado y dicho equipaje se haya sometido a los controles e inspección de seguridad correspondientes.

01.03.09 REGISTROS Y ARCHIVOS

El personal de seguridad de la compañía documentará los procesos efectuados con los equipajes de bodega, una vez que hayan sido inspeccionados por la seguridad del aeropuerto y posteriormente se embarcan en las aeronaves luego de efectuar el cotejo con el personal de servicio al pasajero de la compañía, confirmando que los pasajeros propietarios de las mismas hayan abordado la aeronave.

Asimismo, se mantendrán archivos de los registros sobre el manejo efectuado con los equipajes de bodega por parte del personal de seguridad de la compañía y todos estos archivos formaran parte de file diario de cada vuelo, por lo que se dará cumplimiento a lo establecido en 01.06.00 de esta parte

INTENCIONAMENTE EN BLANCO

.

01.04.00 SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES

Aerogal tiene responsabilidad con respecto al público viajero y a sus empleados de llevar a cabo operaciones seguras. Esta obligación incluye la protección de las aeronaves, las áreas de mantenimiento de las aeronaves, otras zonas restringidas y las medidas de seguridad para el equipaje, la carga, el correo y el aprovisionamiento de a bordo.

Las aeronaves son vulnerables a que se introduzcan en ellas artículos restringidos no sólo por parte los de pasajeros, sino también por intrusos y otras personas mientras la aeronave está estacionada o se la prepara para volar.

01.04.01 PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES

La prevención del acceso no autorizado a las aeronaves depende de la aplicación de medidas de seguridad eficaces para el área inmediatamente próxima a la aeronave, así como el área cercana a la plataforma.

La integridad del límite entre la parte pública y la parte aeronáutica es uno de los elementos más importantes para proteger a las aeronaves del acceso no autorizado. Siempre que sean posible las aeronaves debe estar estacionadas en un lugar apartado de barreras que sean fácilmente penetrables.

Las aeronaves que permanezcan estacionadas durante la noche deben estar estacionadas en áreas controladas y bien iluminadas, como alternativa el personal de seguridad debe tener iluminación portátil fácilmente disponible para usarla en caso de interrupción de la energía principal.

Las aeronaves durante los periodos de tránsito y de pernocta, permanecerán continuamente custodiadas y con vigilancia del personal de seguridad de la compañía; por lo que, no se requiere la aplicación de precintos de seguridad si la aeronave pernocta menos de cuatro horas y bajo custodia del personal de seguridad. El personal de seguridad registrará las novedades y actividades efectuadas durante el periodo de tránsito y de pernocta de la aeronave que está siendo custodiada.

Las aeronaves que permanezcan estacionadas durante la noche en la plataforma/as del aeropuerto, serán vigiladas mediante el sistema CCTV por personal de seguridad del aeropuerto; Aerogal protegerá sus aeronaves en periodos nocturnos o de pernocta con vigilancia y custodia permanente a través de personal de seguridad de la compañía. En el caso de que las aeronaves pernocten y dicha aeronave no esté siendo atendida o en trabajos de mantenimiento, se debe asegurar o cerrar todas las puertas de acceso de carga, pasajeros, servicio de catering y mantenimiento que no requieran estar abiertas durante la permanencia en tierra de la aeronave.

Para impedir el acceso no autorizado, toda aeronave de Aerogal que se encuentre en una zona de seguridad restringida, será vigilada y custodiada por personal de seguridad mientras se efectúan los preparativos para el vuelo o las tareas de mantenimiento, limpieza, cargado de catering, mientras se encuentre en tránsito o trasferencia o se encuentre en una plataforma remota.

Como gestión de la compañía en apoyo a la seguridad de la aviación, la tripulación de la aeronave, el personal de tierra y el personal de mantenimiento que estén de servicio, deben interpelar a toda persona no autorizada o desconocida que se aproxime a trate de tener acceso a la aeronave y pedirle que confirme la legitimidad de su presencia. Las personas no autorizadas serán denunciadas a las autoridades de seguridad del aeropuerto.

Todos los puntos de acceso de las aeronaves que son objeto de mantenimiento, cuando no estén en servicio deberán estar protegidos y se retirarán o inmovilizarán las escalerillas o escotillas exteriores si no están siendo utilizadas.

Las aeronaves en servicio se mantendrán bajo vigilancia a fin de detectar el acceso no autorizado, el personal de seguridad controlará el acceso a la aeronave o en su entorno general.

En caso de incremento de la amenaza dependiendo del riesgo evaluado en el estado de operación, aeropuerto o la aerolínea y una vez que haya sido notificado oficialmente por la autoridad competente, además de la custodia de seguridad, se utilizarán precintos de seguridad en todas las puertas exteriores de las/as aeronaves involucradas durante su periodo de pernocta, de más de cuatro horas sin que la aeronave sea atendida.

01.04.02 MOVIMIENTO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS HACIA Y DESDE LAS AERONAVES

Para impedir el acceso no autorizado, toda aeronave que se encuentre en una zona de seguridad restringida será vigilada mientras se efectúan los preparativos para el vuelo o las tareas de mantenimiento, limpieza, etc. La tripulación de la aeronave, el personal de tierra y el personal de mantenimiento que estén de servicio deberá interpelar a toda persona no autorizada o desconocida que se aproxime o trate de tener acceso a la aeronave y pedirle que confirme la legitimidad de su presencia. Las personas no autorizadas deberían ser denunciadas a los superiores o a los oficiales encargados de hacer cumplir la ley.

La vigilancia de una aeronave estacionada también puede lograrse usando un sistema de CCTV. Sin embargo, para que sea eficaz es necesario una respuesta rápida del personal de seguridad cuando se detectan intrusos o se presenta una situación sospechosa.

Aerogal garantiza las medidas para controlar al personal y vehículos en movimiento desde y hacia las aeronaves en la zona restringida para evitar el acceso no autorizado a la aeronave.

El movimiento de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves serán controladas por el personal de seguridad de la compañía contratada. En el caso de los vehículos se verificarán los permisos de circulación del vehículo, la credencial de conducción del operador y la credencial de circulación aeroportuaria emitida por el aeropuerto.

El personal de seguridad de la compañía, procederá a registrar los nombres de las personas y los datos de los vehículos que ingresan al diamante de seguridad de la aeronave en el formato Diamante de seguridad de la aeronave. A las personas se les inspeccionará siguiendo los procedimientos establecidos para registro de físico de personas establecido en el Capítulo 2 de esta Parte.

Cuando los pasajeros deben caminar o ir en autobús hasta la aeronave, se tomará en cuenta lo siguiente:

a) Sean admitidos a bordo de la aeronave, únicamente los pasajeros inspeccionados y las personas autorizadas,

b) **Los pasajeros serán vigilados por personal autorizado para impedir la introducción de sustancias o artículos restringidos en la cabina de pasajeros, y que no haya la posibilidad de que pasajeros inspeccionados se mezclen con personas no inspeccionadas.**

01.04.03 CONTROL DE ACCESOS AL DIAMANTE DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE

El personal de seguridad y demás colaboradores de la compañía que se encuentran laborando junto a una aeronave, deberá ejercer control y supervisión del movimiento de personas y vehículos hacia, desde y al interior del diamante de seguridad de la aeronave, impidiendo el ingreso de personas no autorizadas a esta zona.

Toda persona que requiere acceder al diamante de seguridad de la aeronave, sea colaborador directo de la compañía, personal subcontratado, autoridades aeroportuarias y otras personas autorizadas, deben ser inspeccionadas al ingreso y/o salida del diamante de seguridad de acuerdo con los parámetros establecidos en el procedimiento de inspección física de personas, esto es de forma manual (cacheo) o utilizando un detector portátil de metales.

Los equipos que sean dispuestos para la atención en tierra de la aeronave como tractores, mulas, carros portaequipajes, vehículos de combustible, vehículos catering y dutty free, etc. deberán igualmente someterse a procedimientos de inspección de seguridad para vehículos y la información de este procedimiento deberá ser consignada en el formato control Diamante de Seguridad.

No se permitirá el ingreso de personas o de equipos y/o vehículos que no cumplan ninguna función en la atención de la aeronave en tierra, igualmente no se permitirá la presencia de carga, correo y/o equipaje de otros vuelos dentro del diamante de seguridad o cerca de él. De igual forma se solicitará el retiro de cualquier pieza de equipaje, carga y/o correo que se encuentre dentro del diamante de seguridad y/o cerca de él y la cual no se encuentre claramente identificada. Se reportará esta novedad al Supervisor de Seguridad o Jefe/Líder de la empresa contratista de seguridad, según aplique.

A. PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD:

Con la finalidad de cumplir de forma adecuada el control de las personas y vehículos que acceden al diamante de seguridad de la aeronave, el personal de seguridad debe aplicar el siguiente procedimiento:

1. Se presentará en el pit asignado para el parqueo de la aeronave por lo menos con 10 minutos de anticipación.

2. Efectuará la inspección física (o mediante detector de metales en aquellas bases internacionales donde no se permite inspección física) a las personas que ingresarán al diamante de seguridad del avión de acuerdo con los parámetros establecidos en el presente programa.

3. Registrará la información de cada colaborador en el formato “Control Diamante de Seguridad” tomada de la credencial de circulación aeroportuaria del colaborador o personal subcontratado.

4. Inspeccionará cada vehículo que ingrese al diamante de seguridad y lo registrará en el formato Control Diamante de Seguridad de acuerdo a los siguientes parámetros:

   - Tractor: Revisará el interior del tractor y hará inspección visual del área bajo las sillas y soportes.
   - Carretas: Inspeccionará el interior y exterior de cada carreta, verificando que en la misma no se encuentren etiquetas de equipaje sueltas, equipaje sin identificación, equipajes atrapados y/o que la estructura de la carreta no parezca haber sido modificada.
   - Camiones de comida: Inspeccionará la silla del conductor y el área adyacente antes que se suba el mecanismo de elevado. Una vez activado el mecanismo que eleva la banda, hará inspección visual del área bajo esta.
   - Plataforma de cargue: Se hará inspección visual de este equipo.
   - Puentes y Mangas: Se hará una inspección visual de los puentes y mangas que vayan a ser utilizados para embarcar y desembarcar pasajeros de la compañía.
   - Escalerillas: Revisará la escalerilla verificando que en ninguno de los escalones se encuentre oculto ningún objeto.
   - Carros de abastecimiento de combustible y/o catering: Revisará el interior de la cabina del carro.

5. Una vez efectuada la inspección de todas las personas, elementos y vehículos, controlará permanentemente el Diamante de Seguridad, para controlar el movimiento alrededor del avión. Prestará especial atención al comportamiento de los funcionarios que tienen contacto con el avión.

6. Llevará el control visual de las carretas que ingresan al diamante de seguridad y hará una inspección visual del tren de aterrizaje.

01.04.04 ACCESO A LA AERONAVE

Antes de proceder al embarque de los pasajeros para un vuelo, la aeronave será:

- ✓ Verificada, cuando se trata de un vuelo en condición de seguridad normal; e,
- ✓ Inspeccionada, cuando se trata de un vuelo de alto riesgo, cuando haya sido dispuesto por una autoridad competente y cuando haya incremento de la amenaza.

Estará prohibido a toda persona el ingreso a una aeronave con armas, explosivos, mercancías peligrosas, artículos prohibidos, drogas y demás elementos o dispositivos peligrosos para la seguridad de la aeronave o que pueda poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas, toda persona que no sea pasajero y que requiera ingresar a una aeronave deberá ser igualmente inspeccionada para evitar que en su persona o enseres que ingresa lleve estos artículos peligrosos.

Los visitantes autorizados o representantes de autoridades pertinentes que ingresen al avión en ejercicio de sus funciones, deberán ser igualmente inspeccionados y registrados en el formato de acceso a la aeronave y el supervisor o quien éste designe, deberá efectuar acompañamiento permanente a los mismos, mientras se encuentren al interior del avión.

Se llevará un registro escrito del ingreso y salida del personal que ingresa y sale de la aeronave. La información que se registre deberá ser tomada a partir del documento de identificación de circulación aeroportuaria de la persona.

En el evento en que durante el tiempo de tránsito / pernocta no se encuentre ninguna persona realizando labores al interior de la aeronave, se solicitará a mantenimiento el cierre de las puertas de acceso exteriores al avión, el retiro de todas las escaleras portátiles, dispositivos de elevación o vehículos de transferencia de pasajeros que dan acceso a la aeronave, así como, retirar las mangas móviles que permiten el acceso a la misma a fin de evitar el acceso de personas no autorizadas entre la terminal de pasajeros y la aeronave.

La apertura y cierre de puertas deberá ser llevada a cabo por personal entrenado y autorizado de la compañía, por ningún motivo las puertas y/o demás equipo en tierra serán operados por los Agentes de Seguridad o Vigilantes asignado al control de acceso a la aeronave. Cualquier anomalía deberá ser reportada al Supervisor/ Jefe de Seguridad/ o Jefe de estación de Aerogal.

A. **PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD**

1. Antes de la llegada del avión, revisará que en el área adyacente (plataforma y/o puente de abordaje) no se encuentre ningún elemento que pueda ser utilizado para la comisión de actos de interferencia ilícita contra la aeronave y/o que pueda ser ingresado a este.

2. Se ubicará junto a la puerta del avión y esperará el desembarque de los pasajeros y de la tripulación.

3. Una vez haya desembarcado el último pasajero, inspeccionará y registrará uno a uno a cada colaborador que ingresará al avión, en el formato Control Acceso Aeronave, tomando sus datos de la respectiva tarjeta de circulación aeroportuaria. En este registro se tendrán en cuenta las horas de ingreso y salida de los colaboradores de la aeronave. La verificación de los datos del colaborador, se hará tanto al ingreso como a la salida del avión, cada vez que el colaborador ingrese o salga del mismo se efectuará una nueva inspección a cada colaborador en el momento en que se disponen a abandonar el avión; además, el personal operativo no deberá ingresar a la aeronave con joyas, celulares y otros objetos de valor.

4. Ningún Colaborador podrá retirar de las aeronaves objetos, artículos o bienes de propiedad de los pasajeros, tripulantes o aeronave sin el conocimiento y autorización de su Supervisor / Jefe del área respectiva o proceder con conocimiento de seguridad, caso contrario será considerado acción irregular y sometida a las acciones administrativas que correspondan de acuerdo al Reglamento aprobado.

5. La verificación del interior de la aeronave deberá hacerse una vez que hayan desembarcado los pasajeros, después de esto no deberá ingresar ninguna persona diferente a la tripulación del vuelo y/o los pasajeros. Si la verificación de la aeronave tiene lugar mientras otras personas efectúan labores en su interior, debe asegurarse que un miembro del equipo de seguridad monitoree tales actividades y que la revisión de la aeronave se lleve a cabo de manera sectorizada garantizando que una vez inspeccionada el área ninguna persona diferente al equipo de seguridad regrese a la misma.

6. La verificación del interior de la aeronave, deberá incluir aquellos compartimientos que no requieran de herramientas para ser abiertos, tales como compartimientos porta equipaje, los baños y sus compartimientos, cocinas, recipientes para la basura, todo compartimiento dentro de la aeronave, respaldo de sillas, forros de las mismas, el área que se encuentra bajo estas, los chalecos salvavidas y otros compartimientos accesibles en la cabina de pasajeros y en la cabina de mando, los cuales no requieran de herramientas especiales para su apertura.

Deberá ponerse especial atención a los empaques de los chalecos salvavidas, y otros lugares como:

Sillas:

- Interior de los bolsillos
- Área bajo las sillas.
- Se retirarán los chalecos del bolsillo que los contiene, se verificará que su empaque no presente signos de alteración o de haber sido abierto y que su peso o forma no sean inusuales.
- Revisión del interior del bolsillo porta chaleco
- Revisión del área bajo el cojín de cada silla.
- Revisión de Jump Seats

Armarios de Tripulación:

- Interior de cada compartimiento que conforma el armario de la tripulación
- Guardarropas

Baños:

- Inspección del interior de todos aquellos compartimientos a los cuales se tenga acceso sin emplear herramientas. Si se detectan señales de alteración

de las paredes internas de los compartimientos, se deberá dar inmediato aviso al Jefe o supervisor, según aplique.

Compartimientos porta equipajes:

- Inspección del interior de los compartimientos
- Inspección visual de los elementos que se encuentran dentro de los compartimientos.

Cocinas

- Galley
- bar

Bodegas

- Delantera y posterior

Exterior de la aeronave

- Tren de aterrizaje y ruedas

7. La persona que realice esta inspección / verificación debe estar familiarizada con la aeronave e informará al supervisor la presencia de cualquier elemento extraño.

8. El embarque del catering debe ser llevado a cabo después de la inspección / verificación o durante esta, y los empleados de Catering serán monitoreados por el personal de seguridad de la compañía.

9. Si la aeronave pernocta, se deberá efectuar una inspección del interior de la misma entre el momento de llegada del último vuelo a la estación de pernocta y antes de la salida del primer vuelo del día. Una vez el interior de la aeronave ha sido revisado, esta no debe dejarse desatendida. Si esta ha sido desatendida, deberá efectuarse una nueva verificación de seguridad.

10. Se deberán registrar en el formato Verificación de Seguridad de la Aeronave, las áreas del avión sometidas a inspección y el nombre del agente que efectuó dicha revisión. Cualquier observación presentada durante la revisión, deberá consignarse en este formato.

11. Una vez terminado el proceso de revisión del interior de la aeronave, las personas que efectuaron este proceso saldrán de la misma y el control del interior de la aeronave quedará a cargo del agente de seguridad de acceso a la aeronave.

01.04.05 VERIFICACION E INSPECCION DE LA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

El personal de seguridad de la compañía, garantizará la protección de sus aeronaves, cuando están en tierra a través de la verificación o inspección de seguridad previo al inicio de un vuelo según corresponda y a la finalización de éste, a fin de evitar que se hayan ocultado o abandonado en una aeronave y descubrir si hay objetos sospechosos o artículos que puedan ocultar armas, explosivos u otros artefactos o sustancias que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Se llevará a cabo verificaciones de seguridad en sus operaciones normales tanto nacionales como internacionales e inspecciones de seguridad exhaustivas en caso de intensificación de la amenaza cuando haya sido notificado por la autoridad aeronáutica tanto para vuelos domésticos como para vuelos internacionales, utilizando los formatos de verificación e inspección de seguridad, según corresponda.

Durante los procesos de verificación e inspección de seguridad a la aeronave, el personal de seguridad tomará en cuenta que estos procesos no tengan interferencia con el personal de limpieza, aprovisionamiento a bordo, mantenimiento, tráfico, etc. mientras también efectúan sus actividades y que en las áreas en las que se efectúa la inspección de seguridad, no haya acceso no autorizado.

Después de concluida la verificación o inspección de seguridad, se tomarán las acciones para que la aeronave no quede sin vigilancia por lo que se mantendrá el control del acceso para asegurar la integridad de la verificación e inspección de seguridad y se dejará constancia de las verificaciones e inspecciones de seguridad realizado a la aeronave. Todas las aeronaves en servicio y/o mantenimiento deberán permanecer continuamente bajo la vigilancia y custodia por parte del personal de seguridad de la compañía.

01.04.06 VERIFICACIONES DE SEGURIDAD

Las verificaciones de seguridad corresponde a la inspección visual del interior de la aeronave y de los compartimientos que pueden ser accesibles a los pasajeros, la bodega y los paneles de servicio de la aeronave que son accesibles desde tierra sin usar equipo. El objetivo de estas verificaciones es confirmar que no se han colocado en la aeronave objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artículos y sustancias y artefactos peligrosos.

Estas verificaciones de seguridad se realizarán por parte del personal de seguridad de la compañía, cuando la aeronave está en servicio y durante las operaciones previo al vuelo, mismas que deben llevarse a cabo inmediatamente después que los pasajeros desembarcan e inmediatamente antes de las operaciones de embarque.

Las verificaciones de seguridad de las aeronaves incluyen un examen visual de las siguientes áreas del interior de una aeronave, que son accesibles:

a. Compartimientos del equipaje de mano,
b. Guardarropas, lavabos y cocina,
c. Recipientes para desperdicios y para provisiones,
d. Bolsas en el respaldo de los asientos y de revistas,
e. Lugares debajo de los asientos,
f. Otros lugares accesibles en la cabina de pasajeros y en el compartimiento de la tripulación de vuelo; y,
g. Bodega de la aeronave antes de cargar el equipaje de bodega y la carga.

Los paneles de servicio de la aeronave que son accesibles desde tierra sin usar equipo deben examinarse visualmente durante una verificación de seguridad.
En el caso de escalas en las que los pasajeros en tránsito permanezcan a bordo con la intención de continuar su viaje, la compañía se asegurará que se retiren todos los artículos de los pasajeros que desembarcan de dichos vuelos y que terminan su viaje.
Se dejarán registros de las verificaciones de seguridad efectuadas a las aeronaves en el formato Verificación de Seguridad de la Aeronave.

01.04.07 INSPECCIONES DE SEGURIDAD

Las inspecciones de seguridad de las aeronaves, son inspecciones minuciosas y exhaustivas del interior y del exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas, durante el incremento de la amenaza que involucra a la aerolínea.

Cuando la Autoridad Aeronáutica de un estado haya determinado un incremento de la amenaza en base a la evaluación de riesgos de seguridad o cuando se tiene información de que una aeronave es un posible objetivo para ser afectado, se efectuará de manera obligatoria inspecciones de seguridad de las aeronaves con apoyo del personal especializado antiexplosivos de la Unidad Policial o Militar que corresponda.

La inspección de seguridad a una aeronave, es una inspección minuciosa de todas las áreas comprendidas en las verificaciones de seguridad de las aeronaves (descritas anteriormente) y además se deben incluir el examen de las siguientes partes accesibles del interior de las aeronaves.

a. Paneles de servicio,
b. Compartimientos de servicio,
c. Cavidades en que van alojadas las ruedas,
d. Bodega y áreas adyacentes; y,
e. Objetos y suministros que se encuentran en el compartimiento de carga como neumáticos de repuesto, artículos para servicio en vuelos adicionales, material de la empresa, etc.

Los artefactos que se sospecha son explosivos pueden estar disimulados de muchas maneras por lo que cuando se realice una inspección de seguridad, los equipos de búsqueda deben centrarse en buscar objetos no identificados o que parezcan inofensivos o que no debería estar donde está, o que parezcan estar fuera de lugar para la cual si es necesario se pedirá apoyo a personal de mantenimiento o tripulación de la compañía.

01.04.08. DETECCIÓN DE ARMAS DE FUEGO, OBJETOS PELIGROSOS, SUSTANCIAS Y ARTÍCULOS PROHIBIDOS Y OBJETOS U ARTÍCULOS EXPLOSIVOS

Dada la posibilidad de que puedan ocultarse artefactos explosivos o peligrosos o armas dentro del equipo o de los componentes de las aeronaves, las inspecciones de seguridad de las aeronaves que presentan más riesgo deberá ser realizado por personal de seguridad capacitado, asistidos por la tripulación de la aeronave o personal técnico de apoyo cuando sea necesario. Una vez completada la inspección de seguridad la aeronave debe quedar protegida contra el acceso no autorizado hasta su partida.

Si se encontrara un artefacto que se sospecha es explosivo dentro de la aeronave o en sus inmediaciones, la medida inicial será hacer retirar a todas las personas, pasajeros, tripulaciones, técnicos, personal operativo a una distancia segura y esperar la llegada de expertos en explosivos. No intentar alejar la aeronave del artefacto o sacar el artefacto de la

aeronave ya que la prioridad principal es preservar las vidas, dejar el artefacto en el mismo lugar y evacuar al personal y a los pasajeros afectados a un lugar seguro puede limitar el daño a la aeronave y a las instalaciones de la terminal, con lo que se impide que haya lesionados o muertos.

Además, se debe tomar en cuenta lo siguiente:

a) No tocar el artículo sospechoso,
b) Jefe de Seguridad y/o Jefe de estación según corresponda,
c) Marcar el lugar con un objeto llamativo (cinta o cono de seguridad) sin tocar el objeto,
d) Retirarse del área para esperar instrucciones,
e) Las personas que usan dispositivos de comunicación portátiles deben alejarse inmediatamente y asegurarse que tanto ellos como las demás personas que se encuentran allí se alejen lo más rápido posible.
f) No usar radios para transmitir, a una distancia menor a 25 metros de un posible artefacto explosivo.
No permitir el acceso a personas no autorizadas por seguridad.

Si no pudiera identificar un objeto descubierto durante una inspección de seguridad, el mismo debe ser tratado como un objeto sospechoso y no se debe descuidar la posibilidad de que haya otros objetos secundarios.

Después de realizada una inspección de seguridad, se conservará el registro de inspección de seguridad como constancia de la inspección efectuada y la aeronave debe permanecer estéril hasta su partida.

Cuando exista una sospecha fundada que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, Aerogal notificará al Jefe de aeropuerto y/o Administrador o al Jefe de Seguridad de la Autoridad Aeronáutica o Aeroportuaria, a fin de que se lleve a cabo una inspección exhaustiva de la aeronave.

Cuando exista una sospecha fundada que una aeronave pueda ser atacada en tierra, se deberá notificar al Jefe de Aeropuerto y/o Administrador o al Jefe de Seguridad de la Autoridad Aeronáutica y se adoptarán las medidas apropiadas para proteger la aeronave según lo especificado en el Programa de Seguridad del aeropuerto y en el Programa de Seguridad de la Aerolínea.

Los informes de las inspecciones de seguridad contendrán la siguiente información:

a. Fecha de inspección,
b. Número de vuelo, matrícula
c. Hora en la que comenzó la inspección,
d. Hora en la que concluyó la inspección,
e. Lista de verificación que se completó, con anotación de las áreas inspeccionadas,
f. Nombre y firma del Jefe o Supervisor del equipo que inspeccionó la aeronave.
g. Nombre del Supervisor/Jefe de estación AV que coordinó la inspección.

Si durante el proceso de verificación y/o inspección de seguridad efectuado por el personal de seguridad a una aeronave de la compañía, se detecta un arma de fuego, objeto peligroso, sustancia y/o artículo prohibido, artefactos explosivos, mercancías peligrosas u otros artículos prohibidos, el personal de seguridad efectuará el siguiente proceso de seguridad:

PROCESO A EFECTUAR DURANTE DETECCIÓN DE ARMAS, ARTÍCULOS PELIGROSOS, MERCANCÍAS PELIGROSAS, SUSTANCIAS PROHIBIDAS Y ARTEFACTOS EXPLOSIVAS			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Inspección de los equipajes de bodega	Seguridad del aeropuerto	Una vez que un pasajero entregue un equipaje de bodega para ser transportado en una aeronave de la compañía de un vuelo nacional o internacional, este equipaje se someterá a los procesos de inspección de seguridad por parte del aeropuerto. Todos los equipajes de bodega serán inspeccionados.
2	Recepción de los equipajes de bodega	Servicio al pasajero	Se asegurará que el equipaje de bodega que se aborda en la aeronave, sea de propiedad de los pasajeros y que está autorizado para el transporte después de haber sido sometido a los controles de seguridad necesarios.
3	Inspección de seguridad de los equipajes de bodega	Seguridad del aeropuerto/ Servicio al Pasajero/ Seguridad de la compañía/ Operaciones Terrestres Policía Antinarcóticos	Si un pasajero se rehúsa a que su equipaje de bodega sea inspeccionado, este equipaje no será embarcado y el equipaje será: Sometido a controles de seguridad e inspección adicional a través de antinarcóticos, máquina de Rayos X y/o de manera manual.
4	Conciliación de equipajes de bodega	Servicio al Pasajero/ Seguridad de la compañía/ Operaciones Terrestres Tripulación Policía Antinarcóticos	Si un pasajero no aborda un vuelo, desembarca de la aeronave o se le niega el embarque, el equipaje de este pasajero será descargado de la aeronave y; Sometido a controles de seguridad e inspección adicional a través de antinarcóticos, máquina de Rayos X y/o de manera manual.
5	Inspección adicional de equipajes de bodega	Servicio al Pasajero/ Seguridad de la compañía/ Policía Antinarcóticos Seguridad del aeropuerto	Cuando sean necesarias inspecciones adicionales de seguridad o por procesos antinarcóticos, se deberá realizar el chequeo manual al equipaje de bodega *(en presencia del pasajero de acuerdo a la normativa del estado de operación)* en búsqueda de armas, explosivos, objetos y sustancias prohibidas y peligrosas, mercancías peligrosas y drogas prohibidas.
6	Inspección y protección de los equipajes de bodega en tránsito y transferencia	Agente de Servicio al pasajero/Seguridad Aeroportuaria/Seguridad compañía/Tripulaciones.	El personal de seguridad de la compañía, protegerá de interferencias no autorizadas al equipaje de bodega desde el punto en que se ha recibido para su transporte luego de la inspección de seguridad, hasta que se embarque en la aeronave y posteriormente sea entregado en el destino al pasajero propietario.
7	Fin del proceso	---------	-------

01.04.09 SEGURIDAD DEL CATERING Y OTROS PROVEEDORES

Todas las personas que realicen funciones dentro de cualquiera de las etapas del proceso de catering y ventas que será abordado en las aeronaves de la aerolínea deberán cumplir los procesos de seguridad antes de abordar una aeronave. Todas las personas (y las pertenencias que traen consigo) que ingresan y salen de las instalaciones de catering deberán ser inspeccionadas antes de subir a una aeronave, en caso que no aplique

revisión manual a las personas (por restricción de las instituciones del Estado), se podrá sustituir por detector manual de metales.

Todas las personas que sean contratadas por la compañía proveedora de servicios de catering, suministros y ventas a bordo para desempeñar funciones de seguridad o funciones dentro de la cadena logística (personal de abastecimiento, preparación de comidas, lavado, pesaje, operación de cuartos fríos, personal de conducción, ayudante y demás personal que interactúe en forma directa con estos procesos) deberán cumplir con los procesos de verificación de antecedentes penales y policiales y la verificación de antecedentes laborales; aseguramiento de la calidad de la compañía auditará el cumplimiento de este requerimiento.

Se colocarán precintos a los vehículos que transportan los trolleys desde sus instalaciones hacia la plataforma y poder ingresar posteriormente a las aeronaves, el personal de seguridad verificará y registrará l o s números o códigos de los precintos colocados en cada vehículo en el formato establecido antes de que aborden a las aeronaves, el personal de seguridad de la compañía, de manera aleatoria verificará estos procedimientos en las instalaciones de preparación de estos trolleys, de acuerdo a la evaluación de riesgo efectuado.

El proveedor del servicio de catering debe notificar previamente a la aerolínea sobre el vehículo de catering, identificación del conductor, el ID del asistente o acompañantes, así como los números de los precintos con los que el vehículo ha sido sellado en caso que la instalación del catering se encuentre ubicado fuera de las instalaciones aeroportuarias,

Todos los productos y artículos como mantas, cajas de alimentos, cubiertos, cobijas, almohadas, audífonos, amenity kits, bebidas y demás elementos para el uso a bordo, etc. deben ser inspeccionados antes de ser llevados a bordo de una aeronave, estas inspecciones las realizará de manera manual el personal de seguridad a cargo de la aeronave antes de que estos artículos abordan una aeronave.

Los trolleys deben llegar precintados desde las instalaciones del catering, el personal de seguridad inspeccionará que ningún precinto esté roto, sin embargo, la responsabilidad de romper estos precintos y garantizar su integridad recae en la tripulación de cabina.

En caso que las autoridades de la aviación a través de sus normas exijan procedimientos adicionales éstos deberán ser implementados por el proveedor de catering y/o ventas a bordo según corresponda.

En aquellas estaciones en las cuales se disponga de servicio de cocinas, la compañía prestadora de servicios, deberá asegurar a Aerogal el proceso de preparación de los trolleys que finalmente se embarcaran en las aeronaves, estén libre de amenazas y pondrá especial atención en los cubiertos a utilizar, considerando la prohibición de embarque de cualquier tipo de objetos prohibidos, armas, explosivos, mercancías peligrosas, drogas, etc.; el personal de seguridad de la compañía, verificará de manera aleatoria y realizará pruebas de igual manera en forma aleatoria para asegurar el cumplimiento de este proceso.

Una vez que el vehículo en el que se transporten los trolleys haya sido inspeccionado y cargado, deberá ser sellado para evitar que durante el trayecto a la aeronave se puedan introducir elementos prohibidos y/o peligrosos.

En el avión al momento de recibir los trolleys con los servicios de comida, el personal de seguridad de la compañía verificará y registrará la hora, numeración y estado de los sellos de seguridad, con el fin de detectar cualquier signo de alteración.

En caso de que los trolleys conteniendo los servicios de comida, no hubiesen sido sellados, deberán ser inspeccionados por parte del personal de seguridad, para asegurarse que dentro de ellos no se han ocultado elementos que podrían ser utilizados en un acto de interferencia ilícita.

El punto anterior también será aplicable en caso de que se observen signos de alteración en los sellos utilizados para asegurar los vehículos de servicio. Los sellos a ser utilizados para precautelar la seguridad de los servicios de comida, estarán bajo la protección y control del proveedor del personal de seguridad de la compañía llevará el registro de los mismos en el puesto establecido.

Estos procedimientos son aplicables en vuelos domésticos e internacionales.

01.04.10 CONTROL DE ACCESO A LAS BODEGAS DE LA AERONAVE

Toda persona deberá ser inspeccionada al ingreso y/o salida de las bodegas de una aeronave.

El personal que efectúa el cargue y/o descargue de las bodegas solo podrá permanecer al interior de la misma en ejercicio de sus funciones, no se permitirá la permanencia dentro de la bodega de una aeronave de ninguna persona si no se encuentra en operaciones de cargue y/o descargue.

Toda pieza de equipaje perteneciente a viajeros que no han abordado, no deberá ser embarcada en la bodega del avión. Si por cualquier razón el viajero decide no abordar el avión, su equipaje deberá ser desabordado de la bodega de la aeronave por parte del personal de Rampa.

A. FUNCIONES DEL AGENTE DE SEGURIDAD:

1. Permanecerá en la plataforma con anticipación a la llegada del avión.

2. Después del descargue de la bodega y antes del cargue, se deberá efectuar una inspección del interior de la bodega para descartar la presencia de elementos extraños que no correspondan a la bodega y puedan constituir riesgo para la seguridad del vuelo.
3. Efectuará revisión física a los funcionarios antes de su ingreso y a la salida de la bodega de acuerdo con los parámetros establecidos en el procedimiento, una vez efectuada la revisión física a estas personas, se permitirá su ingreso a las bodegas y se dará inicio al desembarque.

4. Se procederá al registro en papelería de los colaboradores que suben y bajan a las bodegas en cumplimiento de sus funciones.

5. Se ubicará junto a la bodega del avión para controlar el desembarque del equipaje, la carga y el correo.
6. Verificará que el equipaje, la carga y el correo desembarcados de la aeronave se encuentren en buen estado, que no presenten signos de saqueo o alteración u otras novedades.

01.04.11 PROTECCION DE LA AERONAVE EN VUELO

Aerogal al disponer de equipos A319 y A320 con una capacidad de asientos superiores a 60 pasajeros y a fin de mantener la seguridad durante el vuelo, debe aplicar los siguientes procedimientos de seguridad de las aeronaves:

a. La tripulación deberá mantener cerrada la puerta de acceso a la cabina de vuelo durante todo el tiempo que dure el mismo, salvo cuando sea necesario para permitir que entren o salgan personas autorizadas.
b. La tripulación debe estar debidamente entrenada en lo que respecta a medidas de seguridad durante el vuelo.
c. Se debe mantener a bordo una lista de chequeo con los procedimientos a seguirse para casos de interferencia ilícita o amenazas de bombas.
d. La tripulación deberá prestar atención a los pasajeros que se cambian de asiento, antes de la salida del avión; se deberá inspeccionar los nuevos y anteriores asientos.
e. La tripulación se mantendrá alerta a la conducta sospechosa de los pasajeros. La presencia de objetos extraños o cualquier tipo de amenaza así sea en broma, deben comunicarse al capitán de la aeronave.
f. Durante el vuelo, el Piloto al mando es el responsable por la operación y seguridad de la aeronave, de los demás miembros de la tripulación, de los pasajeros y bienes existentes en la misma.

Aerogal realizará todos los esfuerzos necesarios para aplicar medidas adicionales de seguridad en las puertas de acceso a la cabina de vuelo, a fin de evitar que se puedan abrir desde el exterior.

01.04.12 VUELOS EN SITUACIONES DE INTENSIFICACIÓN DE LA AMENAZA

Se deberá aplicar medidas de seguridad específicas o adicionales a los vuelos que se consideran objeto de una intensificación de la amenaza, que incluyen el estacionamiento de la aeronave en un área designada, un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves y asignar personal de seguridad alrededor de la aeronave a una distancia recomendada durante el tiempo en que está en tierra.

La frecuencia de las patrullas de seguridad sobre la plataforma y en las zonas de estacionamiento deberá aumentar y advertirse a quienes trabajan en la plataforma o muy cerca de la aeronave, que estén atentos e informar inmediatamente sobre toda persona o actividad sospechosa. Antes de la llegada de una aeronave que es objeto de intensificación de la amenaza, deberán registrar el puesto de estacionamiento asignado y el área circundante en busca de personas no autorizadas o artefactos potencialmente explosivos que podrían estar ocultos dentro de vehículos o del equipo de mantenimiento en tierra.

Si un riesgo encierra la posibilidad de un ataque a una aeronave determinada, la aeronave debería ser escoltada hasta y desde la pista. Además, las áreas inmediatamente adyacentes a las pistas y calles de rodaje que deba usar la aeronave deberán ser inspeccionadas antes de cualquier movimiento de la aeronave para asegurarse de que en esa área no hay atacantes posibles.
Si la aeronave que se considera que es objeto de una intensificación de la amenaza usa pistas o calles de rodaje que cruzan caminos a los que el público tiene acceso irrestricto, en estos lugares deberá haber personal de seguridad.

01.04.13 PERSONAL DE SEGURIDAD

De acuerdo a lo establecido en la RDAC parte 1544.110 (4) y 1544.115 (3), y con la finalidad de cubrir de manera efectiva la distribución del personal de seguridad durante la atención de las operaciones aéreas, se tomará en cuenta los siguientes parámetros:
En los aeropuertos nacionales cada operación será atendida por lo menos con tres (03) Agentes de Seguridad y en los aeropuertos internacionales por lo menos con cuatro (04) Agentes de Seguridad, para cubrir las posiciones de:

- Reconciliación de los equipajes de bodega;
- Ingreso de personas y bienes de la aeronave;
- Registro del ingreso personas y vehículos al diamante de seguridad de la aeronave;
- Custodia, y acarreo de la carga y equipajes de bodega;
- Inspección aleatoria de la carga aérea;
- Inspección acceso a las bodegas de las aeronaves, etc.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

01.05.00 CONTROLES DE SEGURIDAD DE LA CARGA, CORREO AÉREO Y MENSAJERÍAS

El contexto de seguridad de la carga aérea y en particular teniendo en cuenta los ataques a la aviación comercial cometidos mediante artefactos explosivos improvisados ocultos en la carga aérea, por lo que es fundamental permanecer vigilantes en todo momento, de modo que la carga no llegue a ser una vía para cometer actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, ya que la carga enfrenta dos amenazas principales que son:

a. La colocación de un artefacto explosivo improvisado,
b. El apoderamiento de una aeronave exclusivamente de carga a fin de usarla como arma de destrucción masiva.

La carga aérea debe ser preparada para el transporte por vía aérea en un entorno de operaciones seguras, por lo que Aerogal toma en consideración los siguientes parámetros:

a. La carga y el correo que transporta, será sometido a los controles de seguridad apropiados, antes de que sean cargados en una aeronave tanto para vuelos domésticos como para vuelos internacionales.
b. La carga y el correo luego de ser sometidos a los controles de seguridad y aceptados para el transporte por vía aérea, deben estar protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican controles de seguridad hasta la aeronave.

01.05.01 CONTROLES DE SEGURIDAD

Las inspecciones de seguridad de la carga aérea que será transportada en los aviones de Aerogal en rutas nacionales, serán efectuadas por la compañía de seguridad subcontratada, utilizando para ello máquinas de rayos X al 100% o inspección manual al 75% de la carga, con la finalidad de evitar que se transporte a bordo de las aeronaves, armas, municiones, artefactos explosivos improvisados, explosivos comerciales y militares, mercancías y sustancias peligrosas, sustancias incendiarias, etc., con las que se pudieran cometer actos de interferencia en contra de la seguridad de las operaciones aéreas.

Las inspecciones de seguridad a la carga de exportación, se lo efectuará a través de las empresas de Procesamiento de Carga subcontratadas, mismas que deben cumplir con todas las regulaciones establecidas por la autoridad aeronáutica para poder brindar este servicio, es decir contar con la respectiva Carta de Autorización de la Autoridad Aeronáutica en el caso de las operaciones en Ecuador.

Una vez que la carga a ser transportada en rutas domésticas o internacionales, haya sido inspeccionada, Aerogal será responsable de mantener su esterilidad mediante la custodia permanente de la misma, es decir, desde el momento de su recepción y posterior inspección de seguridad, hasta que se aborden en las aeronaves por parte del personal de seguridad de la compañía.

De igual manera, los organismos de seguridad del aeropuerto, la aduana y la policía antinarcóticos, podrán realizar las inspecciones de seguridad que consideren necesarias para evitar que se introduzcan a bordo de las aeronaves, armas de fuego, otras armas, artículos prohibidos, contrabando y drogas prohibidas.

La compañía subcontratada que presta el servicio de Procesamiento de Carga en Ecuador, debe disponer de personal de seguridad seleccionado siguiendo criterios de contratación y selección; asimismo, que haya sido entrenado de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil para poder operar las máquinas de rayos X; y, además disponer de máquinas de rayos X acorde a lo requerido en el Programa Nacional de Seguridad de la carga, correo y suministro aéreo.

Los edificios e instalaciones de terminal de carga y la infraestructura de carga nacional e internacional, estarán protegidos para evitar que personas no autorizadas ingresen a estas zonas de seguridad restringidas, esto se lo hará mediante la identificación e inspección de las personas autorizadas que requieran acceder a estos lugares.

Las compañías subcontratas que brindan el servicio de Procesamiento de Carga en Ecuador, a nombre de Aerogal, deberán aplicar y controlar el cumplimiento de los siguientes procedimientos:

01.05.02 PROCEDIMIENTO DE ACEPTACIÓN

La compañía de Procesamiento de Carga que actúa a nombre de Aerogal tomará en cuenta las siguientes condiciones:

a. El envío lo entregará una persona autorizada del agente reconocido o un agente acreditado,
b. Cuando el expedidor reconocido o el agente acreditado entregue la carga se procederá a la inspección de seguridad para evitar que en la carga introduzcan artefactos explosivos improvisados, explosivos de todo tipo, armas de fuego y otras armas, mercancías y sustancias peligrosas e incendiarias, con la que se pudiera atentar contra la seguridad de las operaciones aéreas.
c. No haya indicios de manipulación indebida del envío; y,
d. Cuando sea requerido, el expedidor reconocido o el agente de carga acreditado ha proporcionado una declaración de seguridad de la carga que certifique que la misma que sido preparada y despachada en condiciones de seguridad de acuerdo a lo acordado con la compañía de Procesamiento de Carga o de la aerolínea.
e. Luego de que la carga haya sido aceptada y debidamente inspeccionada se debe proteger contra interferencias no autorizadas, para que se mantenga en su condición de carga reconocida.
f. En cuanto a lo relacionado con los agentes de carga acreditados, Aerogal dará cumplimiento a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la carga, correo y suministros aéreos establecido por la Autoridad Aeronáutica.
g. El Comat y Comail debe ser aceptado bajo los mismos estándares de la carga regular.

01.05.03 INSPECCIÓN DE LA CARGA EN TRANSITO Y TRANSFERENCIA

La carga transportada por vía aérea incluye una amplia variedad de productos de diferentes tamaños, pesos y densidades. El proceso de inspección debe tener en cuenta la naturaleza de la carga y asegurar que dentro de los envíos no se oculten artículos prohibidos.

Los tipos de inspección de la carga que efectuará Aerogal o las empresas contratadas en su nombre son detección de amenazas, cuyo propósito es detectar uno o más de los componentes de un artefacto explosivo improvisado, tales como detonadores o cargas de energía propiamente dicho, mediante la utilización de registros manuales, a través de equipos de rayos X convencionales, equipos de rayos X de tecnología avanzada y/o mediante el empleo de perros detectores de narcóticos prohibidos.

La inspección de la carga se lo efectuará antes del agrupamiento de los envíos, utilizando el método de inspección más apropiado para el tipo de envío que es objeto de inspección.

Aerogal, realizarán los registros manuales de por lo menos el 75% de toda la carga que será transportada en sus aeronaves cuando no se disponga de equipos de seguridad; de disponer de los equipos de Rayos X, deberá realizar las inspecciones de seguridad del 100 % de la carga, correo o pequeñas encomiendas tanto para vuelos domésticos como internacionales.

Previo al embarque en el avión de la carga, deberán solicitar y coordinar con la Policía Antinarcóticos y sus canes, para que realicen la inspección de la misma.

El movimiento de carga que transporte materiales de la compañía (COMAT) y correspondencia de la compañía (COMAIL) y que vaya a ser movilizado en las aeronaves de Aerogal, deben ser inspeccionadas de igual manera mediante medidas activas de seguridad y posteriormente protegido de posibles interferencias ilícitas hasta ser embarcado en las aeronaves, es decir de forma idéntica a la que se tratara de cualquier otro movimiento de carga o correo proveniente de un agente expedidor.

En las estaciones donde se recibe carga para transferencia, se mantendrá de manera permanente la custodia por parte del personal de seguridad de la compañía para esa carga, desde su recepción hasta que se aborde a una nueva aeronave para un vuelo internacional a fin de evitar interferencias no autorizadas. Para el caso de la carga de transferencia en vuelos internacionales, se ajustará a lo establecido en las leyes aduaneras de cada estado. Se mantendrán registros de la custodia de esta carga.

El personal de seguridad a cargo de la inspección de la carga sea a través de la máquina de rayos X o a cargo de la inspección manual de la misma, estará debidamente capacitado para efectuar esta actividad. Este personal recibirá el entrenamiento para el manejo de la máquina de rayos X, de acuerdo a lo establecido en la Parte B de este programa. De igual manera, durante los procesos de inspección de la carga aérea a través de la máquina de rayos X, el personal de seguridad encargado, aplicará una rotación de personal, de acuerdo a la intensidad de recepción e inspección de la carga.

PROCESO PARA CONTROLES DE SEGURIDAD DE LA CARGA , CORREO AEREO Y MENSAJERIAS			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Recepción de la carga aérea.	Proveedor de carga	La recepción de la carga aérea, se lo efectuará a través de las empresa de procesamiento de carga subcontratadas, mismas que se asegurarán de verificar la validez de la documentación que se acompaña al embarque.
2	Inspección de seguridad de la carga aérea.	Proveedor de Seguridad	El personal de seguridad, se asegurará que la carga aérea sea debidamente inspeccionada, utilizando para ello máquina de RX al 100% o inspección manual mínimo en un al 75% de la carga.
3	Protección y custodia de la carga inspeccionada.	Proveedor de Seguridad.	Una vez que la carga haya sido inspeccionada, el personal de seguridad de la compañía, es responsable de mantener su esterilidad y protección de dicha carga, desde el momento de inspección de seguridad, hasta que aborde en las aeronaves, manteniendo la custodia durante el acarreo de la misma.
4	Fin del proceso	----------	----------

01.05.04 MERCANCIAS PELIGROSAS

Con la finalidad de evitar incidentes y/o accidentes provocados por el transporte indebido de mercancías peligrosas cuando de transporte carga aérea, Aerogal cumplirá con lo establecido en la RDAC Parte 175, la Reglamentación IATA de Mercancías Peligrosas vigente y el Manual de la compañía en esta materia.

Las inspecciones de seguridad que se efectúa a la carga aérea deben ser efectivas para la detección de sustancias o mercancías peligrosas ocultas dentro de la carga o correo aéreo aceptado.

En todo momento se aplicará lo establecido en el Manual de Mercancías Peligrosas de la compañía.

01.05.05 MERCANCÍAS Y SUSTANCIAS ILÍCITAS

Se consideran como mercancías y sustancias de movilización ilícita, entre otras, las siguientes:

a. Sustancias estupefacientes y psicotrópicas en las especies y cantidades que según la legislación penal vigente constituyan hechos delictivos.
b. Mercancías y sustancias peligrosas reguladas de acuerdo al título anterior que pretendan ser movilizadas en forma oculta o sin cumplir las medidas de seguridad establecidas en la regulación vigente.
c. Armas, explosivos y municiones, según lo que las regulaciones del Comando Conjunto establezcan para su movilización.
d. Piezas arqueológicas y obras de arte nacional, mismos que sean considerados bienes patrimoniales de la nación.
e. Restos humanos, según lo que dispongan las leyes sanitarias.

f. Artefactos y dispositivos nucleares y radiactivos, según lo que establezcan las leyes de seguridad radiológica.
g. Especies animales y vegetales cuya movilización se encuentre controlado por la Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de Calidad del Agro.

01.05.06 EXCEPCIONES A LA INSPECCIÓN NORMAL DE SEGURIDAD

De acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de seguridad de la carga, correo y suministro aéreo se considerarán envíos exentos de controles normales de inspección, los siguientes:

a) Restos humanos, debidamente certificados por un despacho de medicina forense,

b) Carga de valor elevado
c) Valijas diplomáticas
d) Vacunas y otros artículos médicos perecederos
e) Animales vivos tales como mascotas (si se revisan los animales vivos para control antinarcóticos, se debe verificar cicatrices que no justifican en su cuerpo o dentro del contenedor elementos que no sean propios de él).
f) Elementos esenciales para mantener en vida tales como sangre, productos sanguíneos, médula ósea y órganos humanos para trasplante provenientes de entidades autorizadas
g) Sustancias y artículos establecidos en el título anterior.

Estos embarques pueden ser exceptuados de inspecciones normales, siempre que estén claramente declarados en los documentos de envíos, sean físicamente verificables al recibirlas para detectar indicios de manipulación indebida, estén sujetas a verificación de documentos y estén continuamente protegidas contra interferencia no autorizada.

01.05.07 ALMACENAMIENTO DE LA CARGA

Todos los accesos de expedición y recepción de la carga deben permanecer aseguradas y estar equipadas con dispositivos de detección de intrusos u otro medio de protección.

El acceso a las instalaciones y zonas de carga estará restringido únicamente para las personas que tengan necesidad legítima de atener acceso en función de las operaciones y dispongan de la autorización para el ingreso a través de la credencial respectiva.

Los accesos de personas y vehículos estarán diseñados de tal manera que aseguren el control de la entrada y la salida y permanecer continuamente cerradas o custodiadas si no se están utilizando.

Los envíos que han pasado por los controles de seguridad y se han hecho seguros, deberán retenerse y almacenarse en locales protegidos hasta que se carguen en las aeronaves. Si un envío seguro se mantiene momentáneamente en un lugar que no es seguro o que no garantiza la integridad del envío, deberá ser objeto de una nueva inspección antes de cargarlo en un avión de Aerogal.
La carga reconocida se mantendrá en jaulas, compartimientos, salas o edificios protegidos mediante medidas de detección de intrusos durante los periodos en que los envíos no permanezcan vigilados por personal de seguridad.

01.05.08 TRANSPORTE TERRESTRE DE LA CARGA

La carga deberá ser transportada por vehículos explotados por un expedidor reconocido o agencia de carga acreditada.
Los procedimientos de operación de la carga y las medidas de seguridad de la agencia de carga o expedidor reconocido serán aprobados por la compañía aérea o por la autoridad competente.

Los conductores de los vehículos de carga deben presentar al personal de recepción de la carga una identificación y el documento de identidad de la empresa antes de entregar cualquier carga.

Antes de proceder a embarcar la carga que será posteriormente recibido para el transporte en los aviones de Aerogal, se debe inspeccionar el compartimiento de carga del vehículo y mantener la vigilancia permanente hasta haber completado de cargar la carga que será transportado al aeropuerto.

Los vehículos de entrega y recepción de carga deben ser verificados al entrar y salir de las instalaciones para confirmar que están autorizados a transportar un envío para un expedidor o un agente acreditado en particular.

Para los aviones de carga internacional, estos llegan con precintos de seguridad y son abiertos en presencia del personal de seguridad de las bodegas de procesamiento de carga antes de recibir la misma verificando con los guías de revisión que emiten los Agentes Acreditados.

01.05.09 MANIPULACIÓN DE LA CARGA

Además de los procedimientos normales de seguridad para proteger las aeronaves estacionadas, todas las personas que participan en las operaciones de manipulación o carga deben:

a. Portar en todo momento la credencial de circulación aeroportuaria emitida por la autoridad aeroportuaria,
b. Registrar las bodegas de las aeronaves antes del cargado, a fin de determinar que no hay personas u objetos sospechosos,
c. Confirmar que no hay indicios de manipulación indebida en los envíos de la carga,
d. Asegurarse de que ningún miembro del personal no autorizado obtenga acceso a los envíos de carga que se encuentren en la plataforma o en la bodega de la aeronave;
e. Interpelar a toda persona que se encuentre cerca de la aeronave o de los envíos de carga que no ostente una credencial de identificación de seguridad aeroportuario válido e informar a las autoridades competentes.

01.05.10 PROVISIONES, SUMINISTROS Y REPUESTOS DE AERONAVES

Aerogal se asegurará que todos los elementos embarcados para un vuelo, correspondientes a provisiones, suministros y repuestos de aeronaves, sean inspeccionados debidamente siguiendo los procedimientos normales de inspección y no serán recibidos si no están acompañados.

A.-MEDIDAS GENERALES DE SEGURIDAD

Aerogal garantiza el cumplimiento de las siguientes medidas:

a. El rigor en los controles de seguridad exigidos para la carga, correo, paquetes, encomiendas express y suministros se encuentra establecido por la respectiva autoridad en función del grado de amenaza existente.
b. Aerogal cuenta con medidas preventivas contra actos ilícitos, para protección de la carga.
c. Es prohibido el transporte de la carga aérea sin que la misma sea clasificada, documentada, certificada, descrita, embalada, marcada, etiquetada y en condiciones apropiadas de transporte.
d. Los paquetes, el correo y encomiendas express a ser expedidos deben ser previamente chequeados en cuanto a su seguridad por los responsables de la expedición, antes de que sean entregados a Aerogal. Así mismo Aerogal, hace en el recibimiento, la verificación del embalaje.
e. Aerogal cuenta con medidas especiales de seguridad para las cargas manipuladas por terceros, fuera del aeropuerto.
f. Los volúmenes con reserva de espacio en vuelo predeterminado deberán chequearse con medidas especiales de seguridad, antes de ser embarcados.
g. Los volúmenes considerados sospechosos deberán ser inspeccionados normalmente o sometidos a inspección normal, con dispositivos electrónicos de rayos X y con el chequeo de canes amaestrados.
h. Los volúmenes sospechosos que no puedan ser inspeccionados, así como aquellos recibidos fuera de los canales normales, son rechazados por parte de Aerogal.
i. La carga aérea deber ser protegida después de su embalaje.
j. En las áreas destinadas al almacenaje y manipuleo de la carga sólo se permite la presencia de las personas involucradas en esas tareas.
k. Aerogal durante la inspección de las aeronaves, antes del vuelo, garantiza la revisión para descartar la presencia de armas, explosivos y otros artefactos peligrosos, que puedan haber sido colocados a bordo de la aeronave.
l. Las instalaciones utilizadas para recibir, almacenar y despachar la carga aérea, paquetes, correo, encomiendas express y suministros son protegidas contra entradas no autorizadas.
m. El personal que trabaja en el Terminal de carga del aeropuerto y aquellos funcionarios que tengan acceso al patio de aeronaves, deben ser identificados, siguiendo las normas establecidas por el órgano competente y sometidos al control de seguridad.
n. Cualquier carga, paquete, correo o encomienda abandonada fuera de las instalaciones usuales, debe ser considerado como sospechoso y tratado como tal.
o. Todo movimiento de la carga aérea es controlado de modo que se garantice que ningún objeto extraño sea colocado en la misma.
p. En aquellos eventos en que Aerogal determine que un equipaje no acompañado, carga, paquete, correo, etc., es motivo de sospecha, procederá de inmediato a separarlo y almacenarlo en un lugar seguro y de ser posible apartado y no permitirá su embarque hasta que la sospecha sea aclarada. De inmediato comunicará a las Autoridades de seguridad del aeropuerto, quienes, en coordinación con la Policía Antinarcóticos, procederán a la evaluación y chequeos de seguridad de acuerdo con los procedimientos establecidos.

01.05.11 REGISTROS EN SITUACIONES DE AMENAZA GRAVE.

En caso que existiere una amenaza grave contra el transporte de carga, correo, etc.; Aerogal en coordinación con las Autoridades de Seguridad y la Policía Nacional, procederán a una inspección exhaustiva de toda la carga, utilizando todos los medios a su alcance: personal, canes, equipos de seguridad, etc.

01.05.12 ENCOMIENDAS EXPRESS Y CORREO.

Aerogal dará el mismo trato que a la carga, al transporte de encomiendas, express y correo, en lo relativo a las medidas e inspecciones de seguridad de la aviación, para detectar objetos y artículos prohibidos y sustancias y mercancías peligrosas.
Para que se acepte el correo para ser transportado las aeronaves, Aerogal se asegurará que los envíos estén claramente identificados como correo, que la cantidad sacos/tulas especificadas en la nota de entrega coincide con el número de bolsas recibidas, inspeccionar visualmente todas las sacos/tulas para ver si tiene indicios de manipulación indebida, almacenar en una zona segura para protegerlos de todos acceso no autorizado; y, asegurarse de que únicamente las personas autorizadas entren en las zonas de almacenamiento de correo y de que tienen una razón válida para hacerlo.

Las encomiendas express y el correo estará sujeto a controles de seguridad del mismo modo que otros envíos de carga en presencia de las autoridades postales acreditadas

NOTA: Estos procedimientos de seguridad de la carga, correo y suministros aéreos de Aerogal, se complementan con lo establecido en el Manual de Carga de la compañía, mismo que será igualmente cumplido obligatoriamente.

01.05.13 EQUIPOS DE RAYOS X

En las estaciones de la compañía donde se disponga de equipos de rayos X, la inspección de seguridad estará a cargo del personal de seguridad de Aerogal. El personal de seguridad responsable de esta inspección, debe efectuar la interpretación de imágenes a través de la proyección de una imagen radioscópica a fin de identificar y evitar que se introduzcan a bordo de las aeronaves a través de la carga aérea, armas, explosivos, artefactos explosivos improvisados, artículos y sustancias incendiarias, sustancias peligrosas, mercancías peligrosas y otros artículos prohibidos con las que se puedan cometer actos de interferencia ilícita en contra de la seguridad de las operaciones aéreas o provocar incidentes que afecten a la seguridad del vuelo.

Calibración diaria de los equipos de rayos X:

Todos los Equipos de Rayos X que son de propiedad de la compañía o de empresas de procesamiento de carga subcontratadas, deberán ser calibrados diariamente antes de iniciar su operación, a fin de asegurar la máxima efectividad en la detección de armas, explosivos, mercancías peligrosas y otros objetivos peligrosos con los que se pudiera cometer algún acto de inferencia ilícita.
Los Equipos de rayos X en todas las estaciones donde aplique este procedimiento, deberán ser probados diariamente por parte del operador de seguridad, antes del inicio de operación con la finalidad de asegurarse que el equipo se encuentre debidamente calibrado y operando de manera efectiva, así:

- Revisión de las conexiones eléctricas, deben transmitir apropiadamente la electricidad, no deben tener añadiduras, ni alambres a la vista. Cualquier novedad al respecto, deberá se reportada de manera inmediata a los Supervisores o Jefees de seguridad de la compañía (según aplique).
- Estado de la banda transportadora y cortinas protectoras. El movimiento de la banda debe ser uniforme. La banda no deberá presentar avería, orificios o partes sueltas. Las cortinas protectoras deberán estar completas.
- Revisión de la sincronización de la velocidad de la banda transportadora del equipaje hacia y desde el equipo de rayos X para garantizar que la capacidad de procesamiento en todo el sistema sea la adecuada, de manera que se eviten represamientos.

- Revisión de la operatividad y calibración de la máquina rayos X.

Los equipos de rayos X deberán cumplir con estos parámetros:

- En los equipos de rayos X utilizados para inspeccionar la carga, se debe distinguir alambre de calibre 26 debajo del quinto paso, utilizando el STEP WEDGE.
- Si solamente se puede ver alambre de calibre 24 en el paso requerido (quinto), el sistema se puede utilizar, pero se debe solicitar un Servicio de Mantenimiento al proveedor, a fin de ajustar el Equipo de rayos X dentro de los 4 días subsiguientes para que distinga alambre calibre 26. Cuando no se pueda ver alambre calibre 24, se debe suspender inmediatamente el uso del sistema y no se debe volver a utilizar hasta que se haya ajustado o reparado para que se distinga un alambre de calibre 26.
- Si solamente se puede ver alambre de calibre 22, el sistema se podrá utilizar, pero se debe solicitar un Servicio de Mantenimiento al proveedor, a fin de ajustar el Equipo de rayos X dentro de las 24 horas subsiguientes para que se distinga alambre calibre 26.
- Si no se ve alambre de calibre 22, el uso del sistema se debe suspender inmediatamente, y no se debe utilizar hasta cuando se haya ajustado o reparado para que se distinga alambre de calibre 26.
- En aquellos eventos en que el uso del sistema sea suspendido, deberán coordinarse acciones tendientes a la utilización de otros equipos de inspección disponibles o a la aplicación de procedimientos de inspección física sobre la carga.
- Se debe llevar un registro por cada serial de equipo de Rayos X y Arco Detector, el cual debe permanecer con el equipo en su ubicación fija o temporal, dentro de su carpeta y bolsillo de cada equipo.
- La calibración diaria de los equipos de rayos X debe quedar registrada en el formato de Registro de prueba a equipo de rayos X.
- Cualquier falla o novedad que se presente durante la operación de la máquina de rayos X, será notificado de inmediato a la Jefatura de Seguridad de la compañía para que se dispongan las acciones correctivas inmediatas.

Descripción de Acción

1. Antes de realizar prueba de calibración al equipo asegúrese que la recámara de inspección de la máquina se encuentre vacía.
2. Ingrese el STEP WEDGE y detenga el quipo una vez la imagen del mismo aparezca en el monitor.

Mantenimiento Preventivo

Los equipos de rayos X deberán ser sometidos a Mantenimiento Preventivo por el proveedor de servicio por lo menos cada 4 meses. De este mantenimiento se dejará registros y archivos. Cada 12 meses, se medirá la intensidad de radiación de cada equipo de rayos X. De esta medición deberá conservarse registro.

Así mismo, se dará cumplimiento a lo establecido por la Autoridad competente, en cuanto a los permisos de funcionamiento y/o licencia de operación (caso de Ecuador la SCAN).

01.06.00 SISTEMA DE REGISTROS

De todos los documentos, registros de los procedimientos aplicados y demás información creada o surgida a partir del funcionamiento operativo, administrativo y de entrenamiento de Seguridad de la Aviación de la compañía se mantendrán registros, a fin de respaldar el desarrollo y cumplimiento de la estrategia y los objetivos de la compañía.

Todos los colaboradores y proveedores de los procesos de Seguridad en Aerogal, deberán cumplir con los lineamientos y procedimientos establecidos para el diseño, elaboración y control establecidos en lo referente a los registros.

01.06.01 Lineamientos

Este subcapítulo establece los lineamientos para el manejo y control de los registros de Seguridad, a fin de asegurar una gestión y control consistente de contenido y retención de cada uno de los registros, que permita llevar procesos estandarizados para la identificación, legibilidad, mantenimiento, control, protección, seguridad, almacenamiento, recuperación, retención y disposición en los registros de Seguridad.

a) Control de los Registros

El proveedor de seguridad, será responsable de controlar, proteger, almacenar y conservar los registros para evitar su deterioro, pérdida o extravío del archivo de los registros de Seguridad.

b) Identificación de los Registros

Todos los registros de los procesos de seguridad serán debidamente identificados para que puedan ser consultados cuando sean requeridos o sea necesario realizar trazabilidad de las actividades, tomar información para mejoras o evidencias del proceso.

c) Generación de los Registros

Los registros de seguridad que se generen, se diligenciarán en los formatos establecidos de manera clara, que facilite la comprensión, sin tachones o enmendaduras o cualquier tipo de acción que altere la comprensión del mismo.

d) Almacenaje y protección.

Los registros de seguridad serán almacenados y protegidos de tal forma que se facilite su búsqueda y recuperación; ajustados con los tiempos de retención, mismos que cumplirán lo siguiente:

- Control de Registros: Cumplir con todos los criterios establecidos para ello.
- Los registros serán conservados mediante medios físicos.
- El tiempo de retención de todo registro físico operacional será de (3) tres meses.
- Los registros de entrenamiento serán de por lo menos 24 meses.
- Los registros de entrenamiento del personal deben archivarse en las carpetas personales del colaborador y / o proveedor.

01.06.02 Gestión y Control de los Registros

Seguridad Aerogal debe asegurarse que el personal de seguridad asignado a las funciones relacionadas al manejo de registros cumpla con lo siguiente:

a) Identificación: Los registros de seguridad se deben identificar de la siguiente forma:

1) Especificar el tipo de documento en el encabezado de página.
2) Nombre de la aerolínea,
3) Fecha de elaboración o emisión del registro.
4) Número de revisión y código de control asignado (si aplica).

b) Legibilidad: Al momento de completar la información que requiere el registro se debe tomar en cuenta lo siguiente:

1) Revisar que la información generada sea clara para facilitar su lectura,
2) Cuando se utilice una copia de un documento se debe verificar que su contenido sea legible,
3) Cuando se reproduzcan registros deberán ser copias legibles y con toda la información requerida en todos los campos;
4) Si la información es escaneada se debe verificar la calidad de la reproducción de la información,
5) Cuando se elabore un registro de forma manual y el formato requiera múltiples copias, debe verificarse que la información sea legible en todas las páginas.

c) Mantenimiento: Los registros o documentos de seguridad se conservarán en buen estado para su correcta utilización, siguiendo las siguientes recomendaciones:

1) Los documentos deben almacenarse en archivos correctamente identificados,
2) Los registros deben ordenarse cronológicamente y por número de vuelo,
3) Deben actualizarse según el tiempo de vida útil del documento o la información.

d) Retención y Recuperación: Los registros y documentos operativos deben almacenarse tres (3) meses y además cumplir con la siguiente recomendación:

La Jefatura de Seguridad /Jefes de estación son responsables a través del proveedor de los servicios de seguridad, del almacenamiento de los registros que se genera en el proceso de seguridad de manera que se garantice su fácil identificación y recuperación, asegurando el acceso y la consulta para el personal autorizado.

e) Protección y Seguridad: El personal responsable asignado para mantener los registros debe asegurarse de resguardar la información siguiendo las siguientes indicaciones:

1) Las áreas de almacenamiento de los registros deben estar protegidas contra la humedad y otros agentes que pudieran causar algún tipo de daño o deterioro a los documentos,
2) El acceso a las áreas de almacenamiento de registros debe ser sólo para personal autorizado;

f) Eliminación: Para la eliminación de los registros o documentación de seguridad se deben seguir las siguientes pautas:

1) Si el documento está impreso no desecharlo en el basurero, éste debe ser destruido inmediatamente, cortándolo en su totalidad,
2) Si el documento es cortado a mano, las piezas del corte no deben ser pequeños;
3) Los documentos cortados deben ser mezclados con otros residuos o materiales de papel,
4) La revisión previa de un documento a la nueva revisión debe ser eliminada.
5) Dejar acta de constancia de la eliminación de los registros.

PROCESO PARA LOS REGISTRO DE SEGURIDAD			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Sistema de Registros	Jefatura/Coordinación de Seguridad	El área de seguridad, se asegurará que, de todos los procedimientos aplicados a partir del funcionamiento operativo, administrativo y de entrenamiento de seguridad del Aviación de la compañía se mantengan registros.
2	Formatos y diseño de los registros	Jefatura/Coordinación de Seguridad	El PSAA – Anexos especificará los formatos, lineamientos y procedimientos establecidos para el diseño, elaboración y control de los registros.
3	Registros	Proveedor de Seguridad Instructores	Todas las actividades de seguridad serán diligenciadas en los formatos de seguridad establecidos.
4	Registros	Proveedor de Seguridad Instructores	Los registros se diligenciarán en los formatos en el PSAA de manera clara, sin tachones o enmendaduras, sin dejar espacios en blanco o cualquier tipo de acción que altere la comprensión de los mismos.
5	Control de Registros	Jefatura de seguridad Proveedor de seguridad	El proveedor de seguridad se asegurará que los registros se almacenen, custodien y conserven en lugares secos, seguros, con medidas de precaución para evitar su deterioro, pérdida o extravió de los registros de Seguridad.
6	Identificación de Registros	Jefatura de seguridad Proveedor de seguridad	Todos los registros serán debidamente identificados para que puedan ser consultados cuando sean requeridos o sea necesario realizar trazabilidad de las actividades y así tomar información para mejoras o evidencia de los procesos.
7	Eliminación	Jefatura de seguridad Proveedor de seguridad	Los registros que superen los 90 días serán eliminados destruyéndolos en su totalidad y dejando un acta de dicho procedimiento.
8	Fin del proceso	------	------

01.06.03 CONTROL DE LOS REGISTROS DE SEGURIDAD

Todas las actividades de seguridad de la aviación de la compañía, serán registradas y evidenciadas a través de registros de seguridad, los mismos que estarán debidamente controladas para un manejo efectivo y unificado de los procedimientos de seguridad de la compañía que se aplica en todas las estaciones nacionales e internacionales.
Dichos registros, no podrán ser alterados, modificados o cambiados sin conocimiento y autorización de la Jefatura de Seguridad de la compañía.
A continuación, se detallan los registros que serán utilizados en los procesos de seguridad de la aviación de la compañía.

01.06.03 LISTADO DE CONTROL DE LO REGISTROS DE SEGURIDAD

Todas las actividades de seguridad de la aviación de la compañía, serán registradas y evidenciadas a través de registros de seguridad, los mismos que estarán debidamente controladas para un manejo efectivo y unificado de los procedimientos de seguridad de la compañía que se aplica en todas las estaciones nacionales e internacionales.

Dichos registros, no podrán ser alterados, modificados o cambiados sin conocimiento y autorización de la Jefatura de Seguridad de la compañía.

Los registros de Seguridad de la Aviación de la compañía, se encuentran controlados en el Sistema Integrado de Gestión SIGA mediante el documento LR-NE0802 Listado de Control de Registros del Proceso Seguridad de Aviación Civil y Corporativa.

En este Programa, los registros se identifican por medio de un R y número consecutivo. (Ejm: SA-F-02/13 Verificación de Seguridad de la Aeronave (R51)

PARTE D GESTIÓN DE AMENAZAS Y RIESGOS

01.00.00 GESTIÓN DE AMENAZAS Y RIESGOS

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

Capítulo **Página**

PARTE D GESTIÓN DE AMENAZAS Y RIESGOS 1
01.00.00 GESTIÓN DE AMENAZAS Y RIESGOS 1
01.01.00 PROCEDIMIENTOS EN CASO DE INCREMENTO DE LA AMENAZA **3**
01.01.01 GESTIÓN DE RIESGOS.....3
01.01.02 PROCEDIMIENTO ANTE INCREMENTO DE LA AMENAZA 2
01.01.03 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DEL RIESGO (PIER).....6
01.01.04 AMENAZAS POTENCIALES PARA LA AEROLÍNEA.....16
01.01.05 PLANEACION DE LA CONTINGENCIA CONTRA LOS ACTOS DE INTERFRENCIA ILÍCITA.....16
01.02.00 GESTION DE LA RESPUESTA ANTE UNA AMENAZA O ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA 1
01.02.01 MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR QUIEN RECIBA UNA LLAMADA TELEFÓNICA DE AMENAZA DE BOMBA.....1
01.02.02 ACTO DE APODERAMIENTO ILÍCITO DE UNA AERONAVE.....3
01.02.03 CONTAMINACIÓN POR NARCOTRÁFICO, CRIMEN ORGANIZADO Y TRÁFICO DE ILEGALES 5
01.02.04 SAQUEO DE EQUIPAJES Y HURTO INTERNO.....5
01.02.05 REPORTE DE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILICITA.....5
01.02.06 INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES DE SEGURIDAD 6

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Copia Impresa No Controlada

01.01.00 PROCEDIMIENTOS EN CASO DE INCREMENTO DE LA AMENAZA

Las normas de seguridad establecidas en los capítulos anteriores del presente Programa de Seguridad de la Aviación de Aerogal, constituyen un conjunto básico de medidas de seguridad preventivas que son aplicadas por igual en todas las estaciones donde opera la compañía, con la finalidad de asegurar normas mínimas uniformes para evitar actos de interferencia ilícita en contra de la seguridad de las operaciones aéreas de Aerogal.

El anexo 17 exige que cada Estado contratante evalúe constantemente el grado de amenaza para las operaciones de la aviación civil en su territorio y ajuste en consecuencia los aspectos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, donde se atiendan la evaluación de la amenaza y la gestión del riesgo, ya que juntos son la respuesta viable y eficaz en función del costo frente a aquellas amenazas que tienen como blanco la aviación civil.

Por consiguiente una vez que un estado haya evaluado adecuadamente la naturaleza y el grado de amenaza en su territorio, se podrá aplicar medidas mejoradas en sus aeropuertos y a los explotadores de aeronaves que ofrecen servicios hacia y desde su territorio; por lo que, si debido a esta evaluación de la amenaza efectuada por uno de los estados donde operamos, un estado introduce medidas de seguridad adicionales para enfrentar un nivel de amenaza más elevado, Aerogal debe aplicar las contramedidas señaladas por el propio estado, que nos permita en la medida de lo posible prevenir estas amenazas.

Cualquier contramedida de seguridad es la prevención, por lo que la primera etapa es *identificar* la o las amenazas contra la aviación civil y la siguiente tarea es la de *aplicar* una respuesta de seguridad apropiada que corresponda a la amenaza. La intervención operacional lleva al tercer principio, *mantener*. Sin un compromiso de *mantener* medidas de seguridad de la aviación efectiva, la eficacia de los otros principios resultará disminuida. Al adoptar medidas para impedir actos de interferencia ilícita y otras actividades delictivas contra explotadores de aeronaves y los aeropuertos.

01.01.01 GESTIÓN DE RIESGOS

Existen tres niveles de condiciones de amenaza que se correlacionan con los tres conjuntos de contramedidas, misma que serán aplicadas por Aerogal en caso que las autoridades del estado donde operamos, incremente las contramedidas debido a una evaluación de riesgo efectuada por las autoridades competentes:

a. **Básico**: indica condiciones de baja amenaza según las cuales a falta de información de inteligencia verificable para indicar que un operador o aeropuerto es considerado como blanco de un ataque, puede existir una posibilidad de interferencia ilícita por personas o grupos, debido a causas tales como disturbios civiles, conflictos laborales y la presencia activa de facciones contrarias al gobierno.

b. **Intermedio**: la información de inteligencia indica que hay una probabilidad de que uno o más explotadores de aeronaves o aeropuertos sean blanco de un ataque; y,

c. **Alto**: la información de inteligencia indica que uno o más explotadores de aeronaves o aeropuerto son concretamente blanco de un ataque.

01.01.02 PROCEDIMIENTO ANTE INCREMENTO DE LA AMENAZA

A. OBJETIVO

Cambiar las acciones a seguir y disponer de los recursos necesarios a aplicarlos, desde una situación o condición normal, a un estado de amenaza en contra de la seguridad de las operaciones de la compañía, del aeropuerto o del estado.

B. ALCANCE

A todas las estaciones donde opere Aerogal.

C. LINEAMIENTOS ESPECÍFICOS

1. El cambio de estado de la seguridad desde una condición normal a un incremento de la amenaza que podría afectar a la seguridad de la compañía, de un aeropuerto en particular o del estado en general, le corresponde a la Autoridad Aeronáutica de cada estado donde operamos. Dicha autoridad dará a conocer por escrito de manera formal y reservada, los aspectos que consideren necesarios dar a conocer y el nivel de amenaza sea éste Básico, Intermedio o Alto.

2. El incremento de una amenaza a la seguridad, que sea notificado por una Autoridad Aeronáutica, deberá ser informado desde la Dirección General AV/VP Seguridad, Ética y Cumplimiento/Gerencia Seguridad SAM/Representante Legal u otro canal oficial de la compañía, a la Jefatura de Seguridad/Jefatura de Estación, con la finalidad de darle el tratamiento que la nueva condición así lo exija.

3. Una vez que el área de Seguridad o Jefatura de Estación en el caso de las estaciones internacionales reciban esta notificación oficial de incremento de la amenaza y elevación del riesgo a la seguridad de las operaciones aéreas que involucra a la compañía, el Jefe de Seguridad conjuntamente con el Director General de la compañía, Gerente de Operaciones y Gerente de Aeropuertos, integrará el Comité Evaluador de Riesgo, a fin de determinar las medidas a ser implementadas por parte de la compañía acorde a la información proporcionada por la Autoridad Aeronáutica.

4. Las diferentes áreas operativas de la compañía, una vez que hayan sido notificados formalmente de este cambio o incremento del nivel de riesgo en contra de la seguridad de la compañía, de uno de los aeropuertos o del estado donde operamos por parte del canal oficial correspondiente de la compañía, deberán activar al personal de seguridad, servicio al pasajero, operaciones, tripulaciones, operaciones terrestres, carga, SOC y otras áreas involucradas, empresas subcontratadas u otras que se considere pertinente de acuerdo a la amenaza y nivel de riesgo que determine la autoridad competente.

5. Este incremento o cambio en el nivel de riesgo de la seguridad de la aviación que afecta directamente a la compañía, será notificado por escrito a las áreas correspondientes, a través de un Boletín de Seguridad, con conocimiento y aprobación del Director General de la Compañía. Dicho boletín incluirá información para las Tripulaciones de Vuelo, así como detalles de números telefónicos, canales de comunicación para casos de emergencia y nombre de las personas de contacto que estarían fácilmente disponibles para asegurar una respuesta a las amenazas.

6. De acuerdo al nivel de riesgo determinado por la autoridad competente, Aerogal a través de la Jefatura de Seguridad y /o Jefe de la estación correspondiente, gestionará las acciones que estén establecidas para cada caso, con la finalidad de

minimizar el impacto en contra de la seguridad de las operaciones aéreas de la compañía, tomando como referencia la Tabla 3: Gestión de Registros, misma que contiene las medidas razonables a ser aplicadas para cada caso.

7. Durante el periodo en el que dure el incremento del nivel de riesgo, se elaborarán informes de las acciones tomadas por parte del personal de cada área involucrada para análisis posterior y evidencia del cumplimiento de lo dispuesto por la autoridad competente.

8. De todas las medidas aplicadas por las diferentes áreas de la compañía como resultado del incremento del nivel de riesgo a la seguridad de las operaciones aéreas, el área de Seguridad de la compañía hará seguimiento respectivo de su cumplimiento, lo que se informará oficialmente a la Autoridad Competente para su conocimiento y acciones que correspondan.

9. Toda la información y las acciones tomadas con respecto al incremento del nivel de riesgo, será considerada dentro de la compañía como información Sensitive Security Information (SSI), por lo tanto no podrá ser difundida a las personas que no hayan sido autorizadas por parte de la Jefatura de Seguridad/Jefe de Estación/Gerencia de Seguridad SAM/Director General Ecuador.

10. Cuando sea requerido, el Jefe de Seguridad de la Aviación de la compañía, participará en la evaluación del riesgo que involucre a la compañía que haga la Autoridad Aeronáutica, siendo competencia de ésta última la resolución que se adopte finalmente.

11. Una vez que haya culminado la contingencia presentada, las áreas involucradas y que tuvieron una participación directa en la operación, realizarán una reunión de evaluación y análisis de los procesos realizados, además de los hechos acontecidos, este levantamiento ayudará a determinar diferencias, inconsistencias o dificultades presentadas durante este proceso o evento, dejando por escrito todos los pormenores, lo cual debe adjuntarse al acta de reunión, lo cual debe ser remitido en un plazo no mayor a 48 horas para análisis del área de crisis de la compañía.

Tabla 2: Gestión de Riesgos

AREA DE ENFOQUE	BÁSICO	INTERMEDIO	ALTO
Zonas de seguridad restringidas.	Controlar el acceso a las zonas de seguridad restringida en todo momento. Emplear un sistema de permisos u otros medios de control de acceso para vehículos, personal y tripulaciones. Verificar todos los permisos en los puntos en los puntos de acceso. Inspeccionar todos los vehículos y suministros que ingresen.	Aplicar medidas básicas e Inspeccionar aleatoriamente instalaciones de la compañía, talleres y realizar inspecciones aleatorias al personal que ingresa a estas áreas.	Aplicar medidas intermedias más más vigilancia constante y patrulla de seguridad. Revisar constantemente sistemas de grabación y CCTV. Realizar inspecciones exhaustivas al personal. Suspender el ingreso de visitantes.
Inspección de los pasajeros en el punto de inspección centralizado del aeropuerto	Inspeccionar mediante equipos de detección de metales a todos los pasajeros antes de que se les permita el acceso a la zona de seguridad restringida. Informar cualquier novedad que se presente en el proceso de inspección de seguridad.	Aplicar medidas básicas más la inspección manual en privado al 10% de los pasajeros que ingresan a las áreas estériles. El personal del aeropuerto informará de inmediato a las autoridades a cargo de hacer cumplir la ley en caso de cualquier novedad que se presente.	Inspección manual a cargo del personal de seguridad de la compañía a todos los pasajeros antes de que aborden una aeronave en las puertas de salida a la aeronave. Realizar inspecciones en privado en caso de considerarlo pertinente. Informar de inmediato a las autoridades a cargo de hacer cumplir la ley en caso de cualquier novedad o sospecha que pueda afectar a la seguridad.
Inspección del equipaje de mano en el punto centralizado del aeropuerto	Inspeccionar mediante equipos de rayos X a todos los equipajes antes de que sean ingresados a la zona estéril. Informar cualquier novedad que se presente en el proceso de inspección de seguridad.	Aplicar medidas básicas más la inspección manual del 10% de los equipajes de los pasajeros que ingresan a las áreas estériles. El personal del aeropuerto informará de inmediato a las autoridades a cargo de hacer cumplir la ley en caso de cualquier novedad que se presente.	Inspección manual a cargo del personal de seguridad de la compañía de todos los equipajes de mano de los pasajeros, antes de que aborden una aeronave, este proceso se realizará en las puertas de salida a la aeronave. Realizar inspecciones en privado de los equipajes en caso de considerarlo pertinente. Informar de inmediato a las autoridades a cargo de hacer cumplir la ley en caso de cualquier novedad

			o sospecha que pueda afectar a la seguridad.
Separación de los pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados.	Separar los pasajeros que son inspeccionados de los pasajeros que ingresan. Cuando no pueda lograrse una separación material aplíquese medidas compensatorias de conformidad con la evaluación de la amenaza realizada por la autoridad nacional.	Aplicar medidas básicas	Aplicar medidas básicas y aumentar la vigilancia de las medidas compensatorias.
Verificaciones e inspecciones de seguridad de la aeronave	En el caso de las aeronaves que entren en servicio verificar/inspeccionar las aeronaves de origen antes de la salida y las aeronaves en tránsito para asegurar que no se han colocado o dejado a bordo armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.	Aplicar medidas básicas	Realizar una inspección de seguridad completa de la aeronave con el apoyo de técnicas adecuadas de detección, a discreción de la autoridad competente.
Control de acceso a la aeronave	Restringir el acceso a la aeronave al personal autorizado que tenga funciones a bordo y a los pasajeros. Cerrarse las puertas de la aeronave y retirar las escalerillas si la aeronave no está vigilada o se han retirado las pasarelas telescópicas.	Aplicar medidas básicas.	Controlar estrictamente el acceso a la aeronave con Agentes de Seguridad en cada puerta utilizada. Todo el personal que trate de tener acceso ha de someterse a una inspección manual exhaustiva junto con los artículos que lleve.
Evaluación de los riesgos de los pasajeros	Ningún requisito	Perfilar en los mostradores de chequeo de los pasajeros	Someter a todos los pasajeros a un sistema de evaluación de riesgos y a determinados pasajeros a una inspección más estricta.
Cotejo del equipaje facturado	Realizar cotejo positivo del equipaje facturado de la tripulación y de los pasajeros antes de cargarlo, sea mediante medios manuales o automatizados. Debe identificarse todo el equipaje no acompañado.	Aplicar medidas básicas	Aplicar medidas básicas o identificación positiva de pasajeros y equipajes.
Inspección del equipaje facturado	Inspeccionar el 100% del equipaje facturado de origen y de transferencia,	Inspeccionar todo el equipaje no acompañado, sea	Aplicar medidas intermedias y reconfirmar con el

	sea manualmente, con equipos de rayos X o con equipo EDS. Con respecto a la transferencia de equipaje facturado, podrá hacerse una excepción cuando se haya establecido un proceso de validación y aplicación continua de procedimientos para la inspección en el punto de origen y el equipaje esté posteriormente protegido contra interferencias no autorizadas desde el aeropuerto de origen hasta las aeronaves que salen en el aeropuerto de transferencia.	manualmente y con equipaje EDS, o no transportarlo.	área de atención al pasajero.
Equipaje facturado no acompañado	Inspeccionar todo el equipaje facturado no acompañado excepto cuando pueda verificarse su origen y propiedad. En este contexto, equipaje facturado no acompañado significa el equipaje facturado que ha sido separado involuntariamente del pasajero.	Inspeccionar todo el equipaje no acompañado, sea manualmente o con equipo EDS, o no transportarlo.	Aplicar medidas intermedias
Protección del equipaje facturado	Proteger el equipaje facturado de la interferencia no autorizada desde el punto de inspección a aceptación, de ambos el primero, hasta la salida de la aeronave. Si peligra la integridad del equipaje facturado, se debe volver a inspeccionar antes de cargarlo en la aeronave.	Aplicar medidas básicas.	Aplicar medidas básicas y mantener el equipaje facturado bajo la supervisión constante de personal de seguridad designados o transportarlo en contenedores sellados a pruebas de manipulación indebida y verificada.
Carga Aérea	Someter todos los artículos a controles de seguridad de los explotadores de aeronaves o de agentes acreditados designados o de cualquier entidad competente antes de colocarlos en la aeronave.	Aplicar medidas básicas con una nueva inspección aleatoria y más verificaciones.(Excepción para los Agentes Acreditados)	Someter toda la carga a controles de seguridad y protegerla hasta su carga.

Copia Impresa No Controlada

Protección de la carga aérea	Someter todos los artículos a controles de seguridad antes de colocarlos en la aeronave.	Aplicar medidas básicas	Aplicar medidas básicas y mantener la carga bajo la supervisión constante de Agentes de Seguridad designados a transportarla en contenedores sellados a prueba de manipulación indebida y verificada.
Correo	Someter todos los artículos a controles de seguridad de la compañía antes de colocarlo en la aeronave.	Aplicar medidas básicas con nueva inspección aleatoria y más verificaciones.	Inspeccionar todo el correo y protegerlo hasta que se cargue.
Protección del correo	Proteger el correo de interferencia no autorizada desde el punto donde se aplican controles de seguridad hasta la aeronave.	Aplicar medidas básicas	Aplicar medidas básicas y mantener el correo bajo la supervisión constante de seguridad designada o transportarlo en contenedores sellados.
Artículos para servicios en vuelo y provisiones	Someter todos los artículos a controles de seguridad para impedir la introducción de artículos prohibidos y seguidamente protegerlos hasta que se cargue en la aeronave.	Inspeccionar una proporción razonable de artículos para servicios en vuelo y provisiones y escoltarlos a la aeronave.	Preparar todos los artículos para servicios en vuelo y las provisiones bajo la supervisión de seguridad directa de la compañía e inspeccionarlos antes de cargarlos y escoltarlos hasta la aeronave o enviarlos sellados.
Jefe de seguridad designado.	Ningún requisito	Ningún requisito	Designar un Jefe de seguridad especial para garantizar que se han aplicado adecuadamente todas las medidas.

Las medidas adoptadas bajo estas condiciones serán aplicadas por tiempo limitado de acuerdo a la información oficial que se reciba de las autoridades competentes, dependiendo de la probabilidad de la materialización de los peligros que constituyan un acto de interferencia ilícita.

Durante las condiciones bajo amenaza, Aerogal a través del Jefe de Seguridad, mantendrá una estrecha coordinación y cooperación con las autoridades de seguridad respectivas en los aeropuertos en los que opera la compañía, así como con las autoridades de seguridad locales.

Los procedimientos de notificación y actuación bajo condiciones de amenaza se encontrarán enmarcados en el Plan de Contingencia de la Compañía (ERP) y en el presente documento.

PROCESO PARA INCREMENTO DE LA AMENAZA			
PASO	**ACTIVIDAD**	**RESPONSABLE**	**ESPECIFICACION**
1	Evaluación del Nivel de Riesgo de la Seguridad	Autoridad Aeronáutica	Evaluar la información recibida de los diferentes organismos de Inteligencia del estado, sobre la situación actual de la seguridad del estado y de las implicaciones que esto tenga en la seguridad de las operaciones aéreas.
2	Informa a las Entidades/Organismos involucrados.	Autoridad Aeronáutica	La Autoridad Aeronáutica dará a conocer por escrito de manera formal y reservada, los diferentes aspectos que consideren necesarios informar, sobre el nivel de amenaza relacionado con el Estado, el aeropuerto o la compañía aérea, sea esta información en condición de amenaza en nivel básico, intermedio o alto.
3	Coordinación interna	Gerencia General Cía./Gerencia de Operaciones/Gerencia de Aeropuertos/Jefatura de Seguridad	Notifica sobre la información recibida a la Gerencia de Aeropuertos/ Gerencia de Operaciones/Jefatura de Seguridad para conocimiento y evaluación interna sobre la información recibida por la autoridad.
5	Coordinación Interna	Todas las áreas	La jefatura de Seguridad / Jefatura de estación unan vez que haya sido notificado formalmente de este cambio o incremento del nivel de amenaza en contra de la seguridad de la compañía de uno de los aeropuertos o del estado donde operamos, deberá activar al personal de seguridad, personal de tráfico y otras áreas involucradas, empresa sub contratadas u otras que se consideren pertinentes de acuerdo al nivel de amenaza que determine la autoridad competente.
6	Coordinación Interna	Jefatura de Seguridad Seguridad/Jefes de estación	De acuerdo al nivel de amenaza determinado por la autoridad competente, Aerogal a través de la jefatura de Seguridad y/o Jefe de estación correspondiente, gestionará las acciones que estén establecidas para cada caso con la finalidad de minimizar el impacto en contra de la seguridad de las operaciones aéreas de la compañía.
7	Coordinación Interna	Seguridad/seguridad aeroportuaria	El personal de seguridad de la compañía en coordinación con el personal de seguridad del aeropuerto, aplicará lo establecido en los tres niveles de Gestión de la Amenaza, según corresponda.

8	Coordinación interna	Todas las áreas	Durante el periodo que dure el incremento de nivel de amenaza, se elaboraran informes de las acciones tomadas por parte del personal de cada área involucrada para análisis posterior y evidencia del cumplimiento de lo dispuesto por la autoridad competente.
9	Coordinación interna	Jefatura de seguridad/Jefes de estación	Toda la información y las acciones tomadas con respecto al incremento del nivel de Amenaza, será considerada dentro de la compañía como información Sensitive security Information (SSI), por lo tanto no podrá ser difundida a las personas que no hayan sido autorizadas por parte de la Jefatura de seguridad/ Jefes de estación/Gerencia Seguridad SAM/Director General Ecuador.
10	Incremento del Nivel de Riesgo de la Seguridad	Autoridad Aeronáutica	La autoridad Aeronáutica dará a conocer por escrito de manera formal y reservada, sobre la condición del nivel de amenaza relacionado con el Estado, el aeropuerto o la compañía aérea e indicará el cambio y/o incremento del nivel de riesgo de la seguridad de la aviación y la culminación del nivel de riesgo notificado anteriormente.
11	Evaluación del Nivel de Riesgo de la Seguridad	Comité de Evaluación de Riesgo	Le corresponde a la Dirección General, Gerente de Operaciones, Gerente de Aeropuerto y Jefatura de Seguridad evaluar la aplicación de las medidas de seguridad correspondientes al incremento del nivel de riesgo a la seguridad de la aviación dispuesto por la Autoridad Competente y la difusión a las áreas involucradas.
12	Jefatura de Seguridad	Gestión del Riesgo	El Jefe /a de Seguridad de la Aviación de la compañía, gestionará la correcta aplicación de las medidas de seguridad de acuerdo al nivel de riesgo que se haya notificado por parte de la Autoridad Competente y según corresponda.
13	Informes de Aplicación	Todas las áreas operativas involucradas	Las área involucradas levantarán informes de la aplicación efectuada con relación al incremento de la amenaza y elevación del nivel de riesgo correspondiente para análisis posterior e información correspondiente de su aplicación a la autoridad aeronáutica.
14	Evaluación y Análisis	Todas las áreas involucradas	Se efectuarán reuniones de evaluación y análisis de la aplicación de las medidas de seguridad según lo que fue dispuesto debido al incremento del nivel de riesgo a la seguridad de la compañía.
15	Información Oficial	Dirección General de la Compañía	Se oficiará a la Autoridad Aeronáutica sobre la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que fueron dispuestas.
16	Fin del proceso	---------	----------

01.01.03 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DEL RIESGO (PIER)

Generalidades

Con la finalidad de identificar y gestionar de manera proactiva los riesgos y amenazas de seguridad de la aviación en contra de sus operaciones aéreas que podrá enfrentar la

aerolínea debido a eventos que podrían poner en riesgo la seguridad de los bienes y más instalaciones de la compañía, se ha elaborado un Procedimiento Intuitivo de Evaluación de Riesgos (PIER), mismo que está basado en la experiencia y en la observación. Dicho procedimiento de evaluación de riesgos de seguridad de la aviación, se llevará a efecto por lo menos una vez cada año de manera aleatoria en base a un análisis de riesgo efectuada por la Jefatura de Seguridad con la finalidad de disponer de una herramienta que nos provea un resultado oportuno para analizar sus tendencias y ejecutar las acciones correctivas que sean pertinentes teniendo en cuenta la continuidad de la operación.

El Procedimiento Intuitivo de Evaluación de Riesgos (PIER) de la aerolínea, ha sido elaborado para identificar y gestionar de manera proactiva, los riesgos y amenazas de seguridad de aviación que podrían enfrentar la aerolínea, tanto en el desarrollo de sus operaciones aéreas como, a nivel de personal, bienes e instalaciones.

En consecuencia, mediante el PIER, la aerolínea llevará un seguimiento permanente a todos aquellos eventos vinculados a la Seguridad de Aviación que, directa o indirectamente, puedan afectarla, para ello, se desarrollará una evaluación intuitiva de riesgos, que permita plantear los elementos de juicio apropiados en la toma de decisiones oportunas para la protección de los intereses de la organización.

Este modelo está basado en la experiencia que se obtiene de la toma de decisiones que día a día realiza el personal involucrado en las operaciones de la aerolínea, las cuales se convierten en información fundamental y base para la elaboración de las evaluaciones de riesgo.

a) Justificación

La aerolínea adopta el PIER, uno de los métodos sugeridos por la IATA, para lograr una mejor validación y confiabilidad en la evaluación de riesgos de seguridad;
La evaluación de riesgos se aplica mediante la observación, fundamentada a partir de los conocimientos, experiencias del día a día y opiniones de los especialistas en seguridad de aviación;
En consecuencia, el PIER, por medio de una clara definición de los conceptos de probabilidad y gravedad, ha creado una herramienta de evaluación intuitiva de riesgos simplificada, que puede guiar al personal en sus decisiones diarias. Esta es una matriz de evaluación de riesgos, con definiciones simples y fáciles de usar, de tres niveles de probabilidad y cuatro niveles de severidad.
Este proceso intuitivo de evaluación de riesgos de seguridad, nos provee un resultado oportuno con respecto al riesgo, con el fin de clasificar sus tendencias.

b) Objetivo

Identificar, evaluar y manejar los riesgos y vulnerabilidades de seguridad que enfrenta la aerolínea, con el fin de proteger los activos de la organización y mantener su operación bajo los estándares de seguridad establecidos;
Brindar recomendaciones a la alta dirección que puedan ayudar a prevenir o mitigar las vulnerabilidades de seguridad existentes;
Determinar el nivel de cada riesgo por estación/ruta y hacer las recomendaciones sobre las medidas de prevención y protección;
Enfocar recursos en la protección de activos de la aerolínea de manera eficiente.

c) Estrategia de Seguridad

Desarrollar análisis encaminados a generar políticas y procedimientos de seguridad, acorde a los niveles de amenaza, garantizando de esta manera la protección de clientes, recursos humanos y activos de la aerolínea. Tomando como base las regulaciones.

Minimizar pérdidas a través de la evaluación intuitiva de riesgos (EIR) de seguridad.

d) Clasificación del análisis de riesgo

CLASIFICACION A

Cuando la materialización del riesgo es inminente, con la posibilidad de afectar significativamente un bien o interés en particular de la aerolínea, por lo consiguiente se requiere la intervención de la alta dirección, para tomar las medidas extremas necesarias para enfrentar el riesgo.
Si la evaluación intuitiva de riesgo (PIER) indica que se trata de riesgos críticos para vuelos en específico, las medidas podrían incluir la suspensión de vuelos en una ruta determinada.

CLASIFICACION B

Cuando la evaluación intuitiva de riesgos determine la existencia de un riesgo concreto y específico hacia un objetivo de la aerolínea, por consiguiente, deben ponerse en marcha medidas adicionales para proteger el objetivo bajo riesgo.

CLASIFICACION C

Cuando la evaluación intuitiva de riesgos permita considerar que la situación del riesgo está evolucionando, y que en algún momento puede llegar a convertirse en un riesgo de seguridad para los intereses de la aerolínea.
Se implementarán acciones enfocadas concretamente sobre los riesgos que se puedan ir presentando.

CLASIFICACION D

Cuando la evaluación intuitiva de riesgos determine un desarrollo normal de las operaciones de la aerolínea, sin que existan acontecimientos que vulneren la seguridad de la misma.

Procedimientos

En la implementación de este procedimiento, se debe tomar en cuenta lo siguiente:

1. Deben evaluarse los posibles resultados de los eventos de seguridad. Sin embargo, es importante tener en cuenta que, al evaluar la gravedad en la aviación, es posible plantear la hipótesis que cualquiera o todos los eventos podrían terminar en catástrofe. En cambio, en base a la intuición propia y experiencia, considerar el peor de lo casos, pero teniendo en cuenta la continuidad de la operación.
2. Los eventos catastróficos son poco comunes en la aviación. Cuando se evalúa la probabilidad de los eventos, se debe, no solo considerar la frecuencia con la que éstos han ocurrido en el pasado, sino que también la tolerancia de la línea aérea a que éste vuelva a ocurrir en el futuro. Si la reaparición es

inaceptable, elevarse la probabilidad.

Las siguientes tablas presentan definiciones para determinadas probabilidades y severidades.

PROBABILIDAD	DEFINICION
Improbable	Es un evento que ha ocurrido en la operación, pero con muy poca frecuencia y no es probable que ocurra en un periodo de 12 meses
Ocasional	Es un evento que ha ocurrido en la operación, sucede con poca frecuencia, pero es probable que ocurra dentro de 12 meses
Frecuente	Es un evento que ha ocurrido en la operación y ‘0es probable que ocurra dentro de un mes.

SEVERIDAD	BAJA	MEDIA	ALTA	CRITICA
Regulaciones	Fallo administrativo o comunicativo no intencional de carácter no normativo	Fallo administrativo comunicativo no intencional de carácter normativa	Violación de los estándares de procesos de seguridad de aviación, políticas de la compañía, o regulaciones que afectan la seguridad que no sea de carácter administrativo	Incumplimiento deliberado de los procedimientos, políticas y regulaciones de seguridad de aviación Falsificación de documentos, con la intención de burlar lo controles de seguridad Desarrollo de
Seguridad	Abuso verbal. Hostilidad. Aparente Intoxicación. Violación de la seguridad en general que n resulta en un amenaza concreta. La lista de pasajeros no coincide con e conteo de pasajeros, pero ha sido solventado ante de la partida d vuelo. Amenaza de bomba no especifica. Tráfico de	Abuso físico si amenaza de vida. Manipulación d equipo de seguridad Vandalismo. La lista de pasajer no coincide con e conteo a bordo, y avión ya se encuentra en vuelo Amenaza de bomb específica, sin embargo, en el protocolo se determinó que no válida. Intrusión ilegal e un aeropuerto o e el recinto de un instalación aeronáutica para e cometimiento d ilícitos.	Asalto físico que amenaza la integrid Incumplimiento intencional de los procedimientos de seguridad (por parte de pasajeros o empleados). Amenaza de bomba específica, corroborada como valida. Intrusión por la fuer a bordo de una aeronave. Intrusión por la fuerz en un aeropuerto en el recinto de una instalación aeronáut Comunicación de información falsa qu compromete la seguridad de una	Atentado o toma de control de una aeronave. Atentado o toma de control de un aeropuerto. Introducción a bordo de una aeronave o e un aeropuerto de armas o artefactos explosivos con fines criminales. Apoderamiento ilícito de aeronaves. Toma de rehenes a bordo de una aeronave. Toma de rehenes en un aeropuerto. Introducción de drog ilícitas en la estructu de una aeronave.

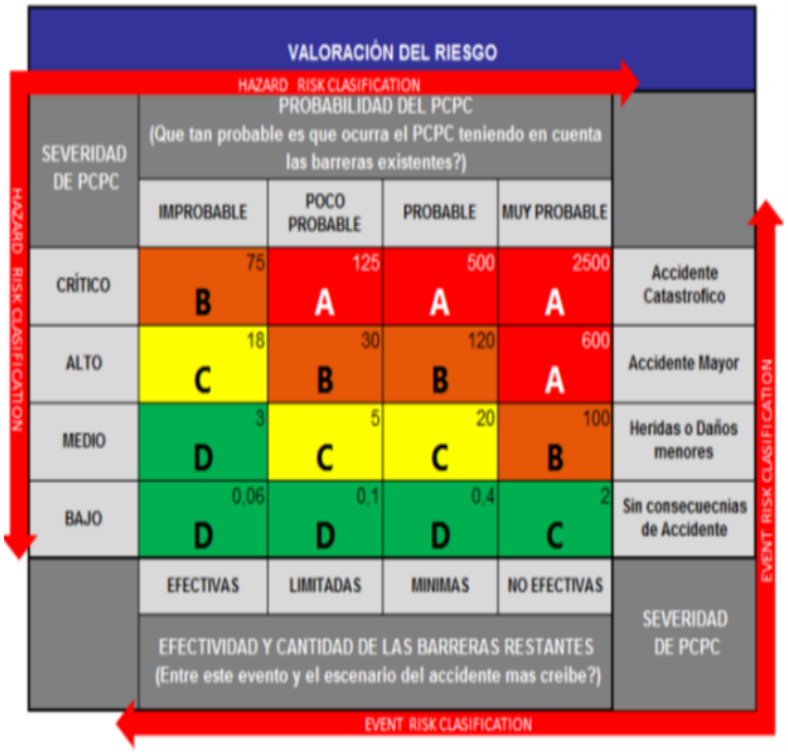
Matriz de riesgos PIER

La combinación de probabilidad y severidad, produce la evaluación de riesgos de seguridad de aviación, siguiente:

1. Clasificación A
2. Clasificación B
3. Clasificación C
4. Clasificación D

Este criterio es usado para evaluar riesgos de seguridad de aviación y para establecer la tolerabilidad de riesgos de seguridad.

MAPA DE RIESGO



La matriz de evaluación de riesgos dirige al usuario a una tabla de orientación de clasificación de riesgo, la cual indica la respuesta mínima de ACCION a cualquier condición particular, incidente o reporte de seguridad de aviación, así como la respuesta esperada de la investigación subsiguiente.

Cualquier evento puede justificar la evolución a un nivel de riesgo más alto, e impactar la dirección o puesta en marcha de acciones subsiguientes (poner en marcha una investigación). Esta evolución será determinada por el Jefe de Seguridad de la compañía.

Clasificación de la evaluación de riesgos	Acción/ Investigación requerida	Tipo de Reporte	Composición del reporte
CLASIFICACION A	Una investigación de alto nive Revisión de los procesos de seguridad actuales. Adopción de medidas adicionales de seguridad. Mejoras/Cambios en procedimientos de Seguridad Usualmente afecta varios departamentos en la aerolíne Puede requerir contratación experiencia externa.	Clase I	Desarrollar un resumen ejecutivo para la alta Dirección. Reporte formal de la investigación, incluyendo lo anexos necesarios. Incluir recomendaciones para decisiones en materia de políticas de seguridad de aviación.
CLASIFICACION B	Desarrollo de una investigaci a un nivel medio, asignando a un investigar como responsable. Revisión de los procesos de seguridad actuales. Adopción de medidas adicionales de seguridad. Mejoras/Cambios en procedimientos de seguridad	Clase II	Incluye un resumen ejecutiv Reporte formal de la investigación. Puede incluir anexos.
CLASIFICACION C	Investigación a un bajo nivel. Un investigador calificado puede ser asignado. Usualmente requiere recurso locales. Usualmente reducido a un solo departamento	Clase III	Un resumen que incluye una descripción del evento, acciones tomadas y cualquier recomendación adicional o acción correctiva que se requiera.
CLASIFIACION D	Almacenar la información para un futuro análisis y tendencias.	Acuse de recibo de la información.	Dejar constancia que el reporte ha sido recibido y almacenado en la base de datos.

MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD PARA ENFRENTAR UNA AMENAZA

Clasificación del Análisis de Riesgo	Responsable	Acciones a desarrollar
CLASIFICACIÓN A	Gerente de Estación	Establecer un canal de comunicación directo y efectivo con las autoridades gubernamentales encargadas de la seguridad del Estado, a fin de conocer oportunamente la evolución de la amenaza. Mantener un nivel de discrecionalidad a nivel de los colaboradores, de tal manera que conozcan de la situación solamente aquellos que deban participar en las acciones a ponerse en marcha. Tomar las medidas necesarias para evitar que la situación trascienda hacia la opinión pública. Mantener un canal permanente de comunicación con el Departamento de Seguridad de Aviación, para la evaluación continua de la amenaza, en base a la información recabada con las autoridades pertinentes. Maximizar los procedimientos de seguridad, realizando evaluaciones periódicas para verificar su efectividad. Revisar y revaluar discretamente, el grado de confiabilidad de los colaboradores más directos con el área afectada. Recomendar la aplicación de medidas de seguridad adicionales y temporales, coadyuvantes a contrarrestar el riesgo. Desarrollar un monitoreo permanente de los noticieros locales e informar oportunamente al Departamento de Seguridad de Aviación, a fin de integrar en el análisis cualquier información relacionada.
	Aerolínea	Por medio de la Departamento de Seguridad de Aviación, proporcionar un apoyo directo a la Estación afectada., de tal manera que se pueda llevar un análisis y evaluación inmediata de la situación en desarrollo, para definir cursos de acción específicos. La alta Dirección, evaluará las conclusiones y recomendaciones que genere el Departamento de Seguridad de Aviación, adoptando las decisiones que considere necesarias. Evaluar el costo-beneficio de las medidas adicionales de seguridad recomendadas, para tomar la decisión más conveniente para la aerolínea.
	Colaboradores	Maximizar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en los Programas y Manuales de Seguridad de la Aerolínea. Cumplir y hacer cumplir las disposiciones emitidas por el Gerente de Estación o persona a cargo de la situación. Reportar a la Gerencia de aeropuerto o a su jefe inmediato, cualquier actividad o movimiento sospechoso que sea observado, ya sea en el personal que labora para la aerolínea, terceros y demás personas con acceso a nuestras áreas operativas. Estar atento y en condiciones de apoyar de manera incondicional a la aerolínea, en todas las medidas que considere necesario implementar para contrarrestar la amenaza.

Clasificación del Análisis de Riesgo	**Responsable**	**Acciones a desarrollar**
CLASIFICACIÓN B	Gerente Estación	Establecer un canal de comunicación directo y efectivo el departamento seguridad de la aviación. Informar a sus colaboradores directos de la situación, para que adopten acciones preventivas en sus sectores de responsabilidad e informen irregularidades. Evitar que la situación trascienda a la opinión pública de manera extra oficial. Mantener un canal periódico de comunicaci con el Departamento de Seguridad de la Aviación, informándole oportunamente de cualqu eventualidad relacionada. Monitorear el cumplimiento de los procedimientos seguridad. Observar y evaluar periódicamente el desempeño de sus colaboradores. Estudiar las medidas de seguridad recomendable
	Aerolínea	El Departamento de Seguridad de la Aviación, llevará un análisis y evaluación diaria de la evolución de la amenaza, manteniendo informado al escalón superior de cualquier cambio que indique un aumento de la amenaza. El Departamento de Seguridad de la Aviación, ha las recomendaciones apropiadas a la situación en
	Colaboradores	Observar rigurosamente la aplicación de los procedimientos establecidos por el PSAA. Reportar de inmediato a la Jefatura de Seguridad, cualquier discrepancia o movimiento sospechoso observado en su área de trabajo. Estar atento y en condiciones de apoyar de mane incondicional a la aerolínea, en todas las medid

Clasificación del Análisis de Riesgo	Responsable	Acciones a desarrollar
Clasificación C	Gerente Estación	Establecer un canal de comunicación directo y efectivo con el departamento de seguridad de la aviación. Informar a sus colaboradores directos de la situación, para que adopten accionespreventivas en sus sectores de responsabilidad e informen irregularidades. Evitar que la situación trascienda a la opinión pública. Mantener un canal periódico de comunicación con el Departamento de Seguridad de la Aviación, informándole oportunamente de cualquier eventualidad relacionada. Monitorear el cumplimiento de los procedimientos de seguridad. Observar y evaluar periódicamente el desempeño de sus colaboradores. Estudiar las medidas de seguridad recomendables en caso de escalar la amenaza. Monitorear los sucesos nacionales e informar a diario al Departamento de Seguridad de la Aviación.
	Aerolínea	El Departamento de Seguridad de la Aviación, efectuará un análisis y evaluación diaria de la evolución de la amenaza, manteniendo informad al escalón superior de cualquier cambio que indique un aumento de la amenaza. El Departamento de Seguridad de Aviación hará las recomendaciones apropiadas a la situaci
	Colaboradores	Observar rigurosamente la aplicación de los procedimientos establecidos por el PSAA. Reportar de inmediato a la Gerencia, cualquier discrepancia o movimiento sospechoso observado su área de trabajo. Estar atento y en condiciones de apoyar de mane incondicional a la aerolínea en todas las medid

Clasificación del Análisis de Riesgo	Responsable	Acciones a desarrollar
CLASIFICACIÓN D	Gerente Estación	Mantener un enlace en forma periódica con autoridades de Gobierno, principalmente de inteligencia, a fin de contar con un apoyo directo an el escalamiento del riesgo. Concientizar a sus colaboradores sobre la necesidac de poner mucha atención a todos los acontecimient que ocurren en su entorno laboral y hacerlo del conocimiento del Departamento de Seguridad de Aviación. Desarrollar un plan de revisión periódico de
	Aerolínea	Apoyar las iniciativas y requerimientos de las Estaciones, relacionados a los planes de emergencia, para que el personal esté en condicion óptimas de apoyar eficientemente ante cualquier eventualidad. El Departamento de Seguridad de Aviación, mantendrá un análisis situacional periódicamente,
	Colaboradores	Observar la aplicación de los procedimientos establecidos por el PSAA. Reportar a la Jefatura de Seguridad, cualquier discrepancia o movimiento sospechoso observado e su área de trabajo. Estar atento y en condiciones de apoyar de manera

REPORTE DE EVALUACION INTUITIVA DE RIESGO

Estación:

Fecha:

Responsable del análisis:

AeroGal
AEROLINEAS GALAPAGOS S.A.

EVALUACION INTUITIVA DE RIESGO DE SEGURIDAD (EIR)							
PROCESO DE EVALUACION							
No.	Amenaza	Riesgo identificado	Justificacion	Probabilidad	Severidad	Clasificacion de Riesgo	Medidas Recomendadas

01.01.04 AMENAZAS POTENCIALES PARA LA AEROLÍNEA

La seguridad de la aviación debe ser examinada a partir de un enfoque sistemático, ya que no es posible una seguridad de la aviación al 100%, sin embargo, nuestro objetivo general es el de disuadir la realización de los actos que puedan poner en peligro la seguridad de las operaciones aéreas.

Según el análisis global de la seguridad de la aviación, es probable que podamos estar en algún momento inmersos en estos actos intencionales del ser humano que ponga en peligro la seguridad de los pasajeros, tripulantes, personal que trabaja en los aeropuertos, colaboradores en general, aeronaves, instalaciones y más bienes de la compañía.
La seguridad de los pasajeros, personal de tierra y miembros de tripulación es el objetivo primario al implementar cualquier procedimiento en respuesta a un acto de amenaza real o de interferencia ilícita.

Entre las principales amenazas o actos de interferencia ilícita en contra de la seguridad de la aerolínea, sin que esto sea limitante, podemos señalar lo siguiente:

a. Actos de terrorismo y sabotajes
b. Apoderamiento ilícito de aeronaves
c. Narcotráfico
d. Crimen organizado
e. Tráfico de ilegales
f. Saqueo de equipajes y hurto interno
g. Pasajeros perturbadores e insubordinado

01.01.05 Gestión de Reportes de Seguridad de la Aviación

El programa de gestión de reportes de Seguridad de la Aviación, tiene alcance para las áreas operacionales y administrativas de la compañía, lo que involucra a (ORG, FLT, DSP, MNT, CAB, GRH, CGO, SEC) y es utilizado para evaluación e investigación de los eventos relacionados con la seguridad de la aviación que se presenten en la compañía.

Es importante que el área de Seguridad de la Aviación, conozca de aquellos incidentes y eventos presentados durante las actividades operacionales como: actos de interferencia ilícita, intentos de actos de interferencia ilícita, fallas de cumplimiento de los controles de Seguridad de la Aviación y otros ilícitos que se puedan presentar y/o detectar durante la

operación de AEROGAL, incluyendo aquellos eventos externos o amenazas potenciales que de alguna u otra manera, pudieran afectar directa o indirectamente las operaciones aéreas, a fin de que se identifiquen los peligros y/o factores de riesgo y sean gestionadas correctamente en beneficio de la seguridad de la aviación de la compañía.

Este programa promueve la participación del personal en la identificación y reporte de cualquier condición de riesgo a la Seguridad de la Aviación de la compañía, sobre aquellos factores potenciales que puedan llegar a amenazar la seguridad de las aeronaves, pasajeros, tripulaciones, personal de la organización, instalaciones, sistemas, equipos y que pudieran estar asociados al desempeño de las personas en las operaciones o aquellas acciones intencionales provocadas por el ser humano.

De igual manera este programa, establece la no punitividad y confidencialidad de los informes enviados a Seguridad de la Aviación, por parte de los colaboradores de acuerdo a los lineamientos y tipos de comportamiento no aceptados por la Organización, así mismo busca establecer un vínculo de confianza entre los colaboradores y la alta gerencia para el desarrollo y mantenimiento del programa.
El programa se ha desarrollado de tal manera que garantice la recopilación de todo tipo de informes de Seguridad de la Aviación (Reportes Mandatorios, Informes Voluntarios, Informes confidenciales, Informes anónimos) bajo un mismo modelo de gestión de identificación de peligros y riesgos operacionales.

OBJETIVOS

A través del Programa de Gestión de Reportes de Seguridad de la Aviación se busca:

1. Asegurar la notificación de eventos de seguridad de la aviación a las autoridades respectivas cuando sea aplicable.
2. Garantizar el análisis de los riesgos o deficiencias de los sistemas reportados, con el fin de identificar sus causas y así asegurar que las áreas responsables generen o implementen las acciones correctivas necesarias para asegurar que se minimicen los riesgos.
3. Identificar y analizar posibles actos ilícitos que se pudieran presentar, con el fin de evaluar los riesgos generados en las diferentes actividades de la compañía, que puedan afectar la seguridad de la aviación.
4. Enfocar los aspectos de riesgo inaceptables para la seguridad de la aviación de la compañía.
5. Investigar irregularidades y ocurrencias operacionales no rutinarias que puedan ser causales de actos de interferencia ilícita.
6. Prevenir la recurrencia de incidentes o accidentes, mediante el continuo análisis de los reportes de seguridad de la aviación.
7. Asignar responsabilidades a las áreas involucradas para la solución e implementación de las acciones correctivas y preventivas según el caso.
8. Mantener registro de los eventos de seguridad reportados.
9. Retroalimentar a la compañía mediante el uso de los medios de comunicación disponibles.
10. Sensibilizar a los colaboradores de la compañía sobre la cultura del reporte voluntario de los actos ilícitos que tienen relación con la seguridad de la aviación.

Los reportes deben ser elaborados por el personal de toda la compañía en todas las bases a nivel nacional e internacional donde se desarrollan las operaciones, y cualquier persona ajena que haya tenido contacto con la operación a través del formato IRO, vía correo a la

Jefatura de Seguridad de la Aviación o al correo electrónico **iro@avianca.com**, o verbalmente en la oficina de Seguridad de la Aviación y/o Seguridad Operacional.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

01.02.00 PLANEACIÓN DE LA CONTINGENCIA CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

La compañía Aerogal para hacer frente a estas amenazas ha desarrollado las acciones ante los principales incidentes de seguridad en el que se podría ver involucrada la compañía, por lo que en el capítulo 05.00.00 del Plan de Respuesta de Emergencia ERP se establecen las respuestas ante los Actos de Interferencia Ilícita.

01.02.01 GESTION DE LA RESPUESTA ANTE UNA AMENAZA O ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR QUIEN RECIBA UNA LLAMADA TELEFÓNICA DE AMENAZA DE BOMBA

Características de las amenazas de bomba

1. Las amenazas de bomba pueden dirigirse a:

   a) Aeronaves en tierra o en vuelo;
   b) Instalaciones, servicios y edificios de aeropuerto; o ayudas para la navegación en los aeropuertos o sus inmediaciones; y
   c) Carga para ser transportada por vía aérea; o instalaciones, servicios y edificios para carga.

2. Las amenazas pueden ser clasificadas en dos categorías:

   - Amenaza especifica

   Presenta las siguientes características:

   a) El individuo que proporciona el aviso se identifica así mismo;
   b) La naturaleza del aviso es especifico;
   c) La aerolínea es identificada;
   d) Un vuelo especifico o localización es mencionado;
   e) La fecha exacta y/o tiempo son dados;
   f) En caso de una amenaza de bomba con referencia en una aeronave, el origen y/o destino del vuelo son dados.

   - Amenazas No-Especificadas

   Presenta las siguientes características:

   a) El individuo que proporciona la información no se identifica así mismo;
   b) La aerolínea no es identificada;
   c) El vuelo, área de servicio o lugar no es específica;
   d) La naturaleza de la información es general, ejemplo: “el próximo vuelo saliendo del aeropuerto tiene una bomba”, “Ustedes mejor cuídense del vuelo #...”, “hay una bomba en el aeropuerto”.

Recibo de Avisos de Bomba

3. Cualquier persona de la compañía podría recibir avisos telefónicos de bomba provenientes directamente de las personas que amenazan o de intermediarios como los medios de comunicación o las agencias de prensa. Sea cual fuere el caso, quienes reciban tales llamadas deben tratar de obtener tanta información como sea

posible acerca de la amenaza para facilitar su evaluación e identificar a la persona que comunica la amenaza.

Instrucciones y Capacitación del personal

4. Los miembros del personal que probablemente reciban llamadas telefónicas con avisos de bomba pueden ser los colaboradores que tiene acceso a un teléfono o los agentes de venta de boletos, quienes serán informados, sobre las medidas que habrán de adoptar y las respuestas requeridas de los mismos.
5. Estas personas recibirán listas de verificación para facilitar sus reacciones. Los Supervisores también serán conscientes de las respuestas requeridas y de la necesidad de transmitir la información acerca de estas amenazas de manera inmediata al área de seguridad de la compañía.

Medidas que ha de adoptar quien reciba un aviso de bomba

6. Toda persona que reciba por teléfono un aviso de bomba debe:

   a) Escuchar atentamente y tomar nota de las palabras concretas es decir lo más exacto posible que utiliza quien llama;
   b) Tomar medidas para seguir la pista de la llamada o dar la alerta a otros colaboradores para que puedan hacerlo;
   c) Tomar las medidas que pueden ser necesarias para grabar la llamada si no se hace automáticamente;
   d) Prolongar la llamada para obtener la mayor cantidad de información posible;
   e) Hacer a la persona que llame las siguientes preguntas que deberían dirigirse de forma abierta en lugar de insinuar la respuesta. Por ejemplo, pregunte "¿Dónde está, exactamente, la bomba?" En lugar de " está la bomba en la bodega de la aeronave? Es importante seguir el orden de las preguntas puesto que la persona que llama podría colgar antes de que se hayan completado las preguntas:

      i. **¿DÓNDE está la bomba? Lo primero que se pregunta para que pueda planificarse una evacuación;**
      ii. **¿CUÁNDO explotará? Para que se conozca el tiempo disponible para la evacuación;**
      iii. **¿QUÉ aspecto tiene? Para ayudar a reconocer el artefacto durante una inspección;**
      iv. **¿QUIÉN es usted? Para comprobar si quien llama pertenece a un grupo creíble; y**
      v. **¿POR QUÉ ha llamado? Para formarse un cuadro mejor del incidente y mantener en línea a la persona que llama a fin de ayudar a seguir la pista de la llamada.**

   f) De ser posible, someter a prueba la credibilidad de quien llama inventando un número de vuelo, una hora de vuelo, o un lugar que no exista y preguntando a la persona que llama si es ese al que la persona se refiere; y
   g) Informar al Jefe de Seguridad / Supervisor de la compañía, quien debería transmitir la información al equipo evaluador designado de amenazas de bomba, a la policía o a los servicios de seguridad del aeropuerto.

7. Toda persona que reciba una llamada de un intermediario debe:

a) Preguntar y tomar nota por escrito de la hora precisa a la que se recibió el aviso y las palabras exactas que utilizó la persona que hizo la llamada; y
b) Preguntar al intermediario si obtuvo respuestas a cualquiera de las preguntas indicadas anteriormente y acerca del origen de la llamada y de la identidad de quien llamó.
c) El formulario a utilizar para completar la información recibida durante una amenaza de bomba consta en el Manual ERP Cap. 4: Actos de Interferencia Ilícita; Págs.: 4-13,4-14 con título Guía de Informe sobre llamada en caso de amenaza de bomba.

8. Quien reciba una amenaza de bomba por escrito deben conservar el mensaje y entregarlo al Supervisor con información precisa acerca de la forma en que descubrió el mensaje y éste a su vez hará llegar al área de seguridad de forma ágil y oportuna. Los mensajes descubiertos en vuelo deben entregarse inmediatamente al Comandante de la aeronave.

9. Los Supervisores deben entrevistar a la persona que reciba tal llamado o mensaje a fin de completar el formulario de informe de amenaza de bomba y retransmitirlo sin demora al evaluador de amenazas de bomba designado.

10. El pasajero que realiza una amenaza, será desabordado con su equipaje y entregado a la policía aeroportuaria, a quién se le informará detalladamente del incidente;

    a) Si un pasajero manifiesta al personal de la aerolínea “yo tengo una bomba en esta maleta”. Bajo esas circunstancias, el vuelo no será retrasado excepto para desabordar al pasajero y su equipaje.
    b) Si la amenaza es hecha durante el vuelo, debe ser tratada como amenaza específica para vuelos en ruta.

Evaluación

1. Cuando se reciba una amenaza de bomba, sea especifica o no, el Jefe de Seguridad de la Aviación en coordinación con el Director General de la Compañía y Gerente de Operaciones, realizarán la evaluación respectiva y determinarán las acciones a desarrollar; en aquellos aeropuertos que no se cuenta con estos responsables, será el Gerente o Jefe de Aeropuerto en coordinación con los anteriormente mencionados asumirá esta responsabilidad, ciñéndose siempre a las resoluciones adoptadas por la Autoridad Aeronáutica y aplicando su mejor esfuerzo para contribuir a un resultado eficiente.

2. Para que una amenaza sea considerada específica, deben considerarse los aspectos siguientes;

    a) Numero de vuelo;
    b) Hora de salida;
    c) Matricula de la aeronave;
    d) Ubicación de la aeronave al momento de la amenaza;
    e) Ruta del vuelo;
    f) Otra información que no sea del conocimiento público y que indique o afirme conocimiento del blanco.

01.02.02 ACTO DE APODERAMIENTO ILÍCITO DE UNA AERONAVE

La diferencia entre “tentativa de apoderamiento ilícito en curso” y “apoderamiento ilícito” es una distinción importante respecto a la respuesta desde fuera de las aeronaves. Una

“tentativa de apoderamiento ilícito en curso” indica meramente que la tripulación de vuelo continúa estando al mando de la aeronave. Es absolutamente esencial que se aclare esta distinción con el control de tránsito aéreo, debido a la posible diferencia en la respuesta y al riesgo consiguiente que son variables para todos los que están a bordo de la aeronave.

Aunque cada una de estas expresiones puede tener significados completamente distintos para la tripulación a bordo, una aeronave claramente desviada de su ruta de vuelo prevista, que continúa en vuelo hacia un centro importante de población y que no está en comunicación con los organismos de tierra puede muy bien considerarse como arma de apoderamiento ilícito.

Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo.

La responsabilidad definitiva que incumbe al piloto al mando es la de proteger tanto cuanto sea posible las vidas los pasajeros y de la tripulación y para ello debe tener en cuenta los riesgos asociados a cada una de las acciones. Todas las personas a bordo tienen que sopesar la posibilidad de pérdida de las vidas de un número limitado de personas en la cabina, incluidos ellos mismos, frente a la perdida catastrófica de las vidas de todos que será casi segura en caso de que la aeronave sea dirigida en vuelo contra un blanco de oportunidad y sea derribada o, lo que es peor, sea conducida deliberadamente para estrellarse en una zona muy poblada. Aunque esto es claramente una de las situaciones más difíciles con las que una tripulación pueda enfrentarse, todos los que están a bordo de la aeronave deben reconocer que puede ser la conclusión inevitable en caso de que se abra la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo para dar entrada a un grupo de terroristas suicidas consagrados o sencillamente a un grupo de terroristas. Por consiguiente, bajo ninguna circunstancia debería abrirse la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo durante una situación de amenaza a la seguridad a bordo como un apoderamiento ilícito.

Respuesta a una perturbación que constituya una amenaza baja.

Una acción que parezca ser una perturbación que relativamente no suponga una amenaza, tal como la de un pasajero insubordinado, pudiera muy bien ser precursora de un incidente muy grave. En varios casos, las situaciones de nivel 1 y de nivel 2 se han convertido en situaciones de nivel 4. El piloto nunca debería abandonar el compartimiento de la tripulación de vuelo para prestar ayuda al personal de cabina en tales circunstancias. Debe iniciarse inmediatamente el “cierre” del compartimiento de la tripulación de vuelo. Un incidente de pasajero insubordinado podría ser una táctica de distracción para atraer la atención del personal de cabina a una parte distante de la cabina dejando sin protección la cabina de mando.

Procedimientos después del aterrizaje durante un apoderamiento ilícito.

Una vez que el avión este en tierra. La tripulación de vuelo mantendrá la puerta trabada. Puesto que la tripulación de vuelo no puede saber con gran certidumbre lo que ha ocurrido en la cabina, la puerta trabada debería continuar así hasta que se tenga absoluta seguridad de que el personal de tierra visualmente identificado da una señal de que el incidente ha terminado. Mantener a los secuestradores fuera del compartimiento de la tripulación de vuelo asegura que el mando de la aeronave y de las comunicaciones está a cargo del piloto al mando y no de los secuestradores. La situación será una “tentativa de apoderamiento ilícito” en lugar de un apoderamiento ilícito”.

De ser posible en caso de apoderamiento ilícito, después del aterrizaje hay que tirar de los conmutadores de encendido y desconectar los generadores para que la aeronave ya no

pueda volar. De este modo se reduce sustancialmente la probabilidad de que se obligue a la aeronave a despegar, bajo el mando de la tripulación que esté a bordo, y se impide el vuelo de la aeronave al mando de los secuestradores que hayan recibido instrucción como pilotos.

La tripulación debe comprender que "nada ha terminado hasta que todo haya terminado", durante el desembarque e inmediatamente después, todas las personas a bordo incluida la tripulación sin uniforme, serán consideradas igualmente como posibles "sospechosos", puesto que existe la posibilidad de que haya habido un cambio forzado de indumentaria. La tripulación puede prever al final de un incidente ser tratada con el mismo nivel de sospechas que los otros ocupantes de la aeronave. En interés de la seguridad operacional de todos, la tripulación debe dar un buen ejemplo de cooperación y de apoyo a estas medidas.

Las acciones a seguir en caso de apoderamiento ilícito, está contemplado en el ERP Cap. 4 Actos de Interferencia Ilícita, parte 4.1 Secuestro.

01.02.03 DELITOS DE SABOTAJE, EXTORSIÓN E INTERFERENCIA CON EL PERSONAL

Considerando que los actos ilícitos se pueden presentar en cualquier tiempo o lugar, pudiendo afectar la integridad física de los colaboradores de la compañía, empleados, público en general o instalaciones físicas de la compañía, la Jefatura de Seguridad de la compañía, en coordinación con las Autoridades correspondientes, implementará todas las medidas de prevención que sean necesarias para evitar la comisión de delitos tales como interferencia a personas, extorsión y actos de sabotaje.

Sin embargo, al existir indicios sobre cualquiera de los ilícitos antes mencionados, el o los empleados de la compañía, deberán poner en conocimiento de la Jefatura de Seguridad de la compañía, de todos los antecedentes recopilados, de manera que estos a su vez sean comunicados a la Autoridad Competente y a la Dirección General de la compañía, con la finalidad de adoptar los pasos que sean necesarios.

01.02.04 CONTAMINACIÓN POR NARCOTRÁFICO, CRIMEN ORGANIZADO Y TRÁFICO DE ILEGALES

De acuerdo a información de las autoridades policiales, se puede determinar que, en el Ecuador debido a sus características y estratégica ubicación geográfica, se incrementa permanentemente el tráfico ilegal de drogas dentro y fuera del país; por lo que, al tratarse de una práctica que puede causar graves daños en contra de la compañía como afectación a su imagen corporativa y más bienes de la misma, Aerogal, efectuará permanentemente acciones para minimizar este riesgo:

a. Medidas preventivas/operativos.
b. Coordinar permanentemente y apoyar gestiones mutuas con la autoridad competente en estas materias.
c. Proporcionar a la autoridad competente con la autorización correspondiente de la Jefatura de seguridad/Jefe de Estación, la información que de acuerdo a cada caso en particular se considere relevante.

Así mismo, todos los vuelos nacionales e internacionales que a criterio de la autoridad policial antinarcóticos y de acuerdo al perfilamiento realizado se requiera inspeccionar, se brindarán todas las facilidades para los chequeos correspondientes.

01.02.05 SAQUEO DE EQUIPAJES Y HURTO INTERNO

Con la finalidad de minimizar los riesgos ante estos hechos que, aunque de menor incidencia afecta la imagen y economía de la compañía, por lo que se toma en cuenta los siguientes aspectos:

a. Se aplica pruebas de polígrafo antes de ingresar a la compañía y de manera dirigida a través de Talento Humano.
b. Se dispone del Procedimiento para casos de hurtos.
c. Se aplica la política de Cero Tolerancia antes estos hechos, misma que es apoyada permanentemente por la Alta Gerencia y las áreas involucradas.

01.02.06 REPORTE DE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILICITA

Aerogal notificará a la autoridad competente según el caso, la notificación inicial será la establecida por el ERP en notificación de ocurrencias reportables de emergencia (ERP)

Los colaboradores y subcontratistas que como consecuencia de sus funciones obtengan detalles de un acto de interferencia ilícita, no divulgarán tales detalles a personas distintas de las que tienen la necesidad operacional de estar enteradas del mismo. Esta restricción se extiende a cualquier información que podría comprometer la seguridad de las personas afectadas.

Cuando Aerogal reciba cualquier tipo de amenaza, deberá notificar en forma inmediata al COE del aeropuerto donde operamos según sea el caso, Jefe de Aeropuerto y al Jefe de Seguridad de la compañía, de igual manera a la autoridad aeronáutica, los mismos que tomarán las acciones inmediatas para analizar, investigar, evaluar la amenaza y de ser necesario coordinar con los Organismos especializados de seguridad según se establezca en la normativa vigente y en el Plan de contingencia del aeropuerto involucrado.
En el caso de Ecuador, los Organismos especializados procederán de acuerdo al Programa Nacional de Manejo de Crisis en Seguridad de la Aviación Civil.

Si la amenaza se realiza cuando el avión está en vuelo, el Piloto al mando evaluará la situación, tomará la acción que a su criterio sea la más adecuada y en el lugar del próximo aterrizaje se realizará la inspección de la aeronave.

Las inspecciones de los aviones se realizarán únicamente por personal especializado en manejo de explosivos y familiarizado con la aeronave, apoyados con tripulantes o personal de mantenimiento de la compañía.

01.02.07 INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES DE SEGURIDAD

En caso que se presente un incidente de seguridad de la aviación, la compañía investigará a través de la dependencia de seguridad operacional, aplicando el proceso de reportes IRO, con la finalidad de determinar los hechos ocurridos y las oportunidades de mejora dentro de la compañía

PARTE E CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD

01.00.00 CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

Capítulo **Página**

PARTE E CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD.....1
01.00.00 CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD 1
01.01.00 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE CALIDAD **1**
01.02.00 INVESTIGACIÓN DE SEGURIDAD **.....1**

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

01.01.00 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE CALIDAD

El departamento de Seguridad de Aviación de la aerolínea, ha desarrollado el procedimiento de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación para verificar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad, identificar vulnerabilidades, mejorar los controles existentes y ordenar los procesos en materia de Seguridad de Aviación, que abarquen diferentes áreas de la empresa en las diferentes estaciones donde se opera, y los equipos utilizados directamente en la operación de seguridad de la aviación. Para la ejecución de dicho programa se están tomando en cuenta diferentes herramientas y métodos para reforzar la cultura de seguridad en la organización, contando siempre con el apoyo de todos los colaboradores de la empresa, con el fin primordial de evitar actos de interferencia ilícita en contra de la seguridad de nuestras operaciones aéreas.

Objetivos

a) Verificar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad establecidos en los programas y manuales de seguridad de la compañía;
b) Cumplir las disposiciones establecidas en las diferentes regulaciones emitidas por los estados;
c) Identificar desviaciones hacia los procedimientos de seguridad establecidos;
d) Fomentar una cultura de seguridad preventiva;
e) Estandarizar los procesos al realizar las inspecciones, evaluaciones, pruebas, investigaciones y ejercicios de seguridad, para los miembros del Departamento de Seguridad de Aviación de la compañía.

Alcance

a) Servicio al pasajero
b) Seguridad de aviación
c) Rampa
d) Carga
e) Tripulantes de cabina
f) Pilotos
g) Despacho de vuelos
h) Servicio abordo
i) Mantenimiento
j) Proveedores de Servicios

Asegurar el monitoreo de las funciones de seguridad que son conducidas por organizaciones externas y áreas internas a la aerolínea en los controles de seguridad para que estos cumplan con el estándar mínimo aprobado en el Programa de Seguridad de la aerolínea.

01.01.01 Actividades de Control de Calidad

La Jefatura de Seguridad de Aviación es encargada de hacer el seguimiento a los procedimientos establecidos en el programa de control de calidad en materia de Seguridad de Aviación.
Dichos procedimientos incluyen inspecciones, pruebas, evaluaciones, investigaciones o cualquier otra actividad que el Departamento de Seguridad de Aviación estime necesario, en pro de verificar la correcta aplicabilidad de los procedimientos de seguridad, establecidos en el programa y procedimientos de seguridad de la aerolínea.

Se deberán elaborar recomendaciones sobre las medidas que se deben adoptar para asegurar el cumplimiento de las normas y procedimientos de seguridad.
De igual forma, se realizarán evaluaciones de riesgos de seguridad en aquellas estaciones que el Departamento de Seguridad de Aviación considere necesario, a través de la herramienta PIER.

La Jefatura de Seguridad de Aviación de Aerogal es responsable de la planificación, programación y desarrollo de:

a. Inspecciones
b. Pruebas
c. Ejercicios de Seguridad
d. Estudios de Seguridad
e. Investigaciones de Seguridad

01.01.02 Inspecciones

Las inspecciones son un examen de la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad vigente en los programas y manual del operador para determinar si estos se realizan con eficacia.

Los diferentes departamentos pueden ser inspeccionados individualmente.
Las inspecciones pueden incluir pruebas y pueden ser anunciadas o no anunciadas.
Si se prefiere anunciar las inspecciones, éstas deben incluir instrucciones preliminares, sin embargo, todas las inspecciones deben incluir recomendaciones finales, que no gozan del mismo grado de formalidad que las recomendaciones que se dan al concluir una auditoria.

Las inspecciones se llevarán a cabo utilizando la metodología normalizada que se aplican a las actividades de control de calidad (revisión de documentos, observaciones, entrevistas y pruebas, según sea el caso).

Las inspecciones en aeropuertos incluirán uno o varios de los aspectos siguientes, incluida la revisión de las partes pertinentes del programa de seguridad aeroportuaria:

a. Controles de Acceso (aeropuerto, aerolínea)
b. Sistemas de Identificación (aeropuerto, aerolínea)
c. Equipos de rayos x
d. Controles de Seguridad y protección (verificación de la aplicación de los procesos de seguridad de la aerolínea)
e. Capacitación
f. Manuales
g. Autorizaciones de Acceso
h. Equipaje Facturado
i. Equipaje de Mano
j. Procedimientos de Inspección Manual y Equipo
k. Seguridad Física.
Proveedores de Servicio (Cocina de vuelo, seguridad privada, apoyo terrestre, limpieza).
m. Procedimientos de respuesta en caso de interferencia ilícita.
n. Procedimientos de Aceptación y Manejo de Carga y Correo (incluidas mercancías peligrosas).
o. Procedimientos de transporte de armas
p. Procedimientos de manejo y transporte de pasajeros deportados o bajo procesos judiciales.

Los informes de inspección se presentarán dentro de los cinco días hábiles después de haber concluido la inspección, además, de la corrección del incumplimiento de manera inmediata.

01.01.03 Pruebas de Seguridad

Con la finalidad de evaluar la aplicación de los procedimientos de seguridad de la aviación, siempre que a autoridad aeronáutica lo autorice en consideración a las leyes del estado/os, se efectuarán pruebas de seguridad a los procedimientos, sistemas, equipos y personal de seguridad de la compañía, estas pruebas serán ejecutadas por los Supervisores de Seguridad de Aerogal/Jefes de Estación/, luego de lo cual la Jefatura de Seguridad/Jefatura de estación dispondrá las acciones correctivas según correspondan.

Las pruebas son mecanismos que se utilizan para poner a prueba el funcionamiento de los procedimientos de seguridad, mismas que consisten en una "*simulación*" de un acto de interferencia ilícita para verificar los resultados y actuación ante ese hecho.

Por lo general las pruebas no serán anunciadas, sin embargo, con el fin de mantener la seguridad, se informará a quienes se considere conveniente evitando afectar los resultados reales de la misma.

Durante la planificación de las pruebas de seguridad, se debe tomar en consideración los siguientes parámetros:

a) No poner en peligro la seguridad de las personas, instalaciones, bienes o aeronaves.
b) No dañar la propiedad.
c) No alarmar ni causar molestias a las personas u organismos que no son parte de la prueba realizada.
d) Si es necesario incluye notificación a las autoridades según corresponda.
e) Esté debidamente planificado.
f) Utilizar señuelos marcados.

Al concluirse la prueba o tan pronto como sea posible el Gerente/Jefe/Jefe que corresponda, será notificado de los resultados y se deberá recibir por parte de la o las personas que realizaron la prueba retroalimentación sobre las medidas correctivas.

Los informes de las pruebas efectuadas se presentarán el mismo día en que fue realizada la prueba y de acuerdo a los resultados obtenidos, se emitirán las acciones correctivas con la finalidad de mejorar los procesos y procedimientos de seguridad de la aviación.

Al finalizar una prueba se debe**:**

a) Determinar los logros y oportunidades de mejora para cumplir los objetivos;
b) Determinar la eficacia de los planes, procedimientos, equipo y/o personal sometidos a una prueba de seguridad;
c) Identificar las deficiencias;
d) Modificar procedimientos en caso de ser necesario;
e) Disponer las acciones correctivas;
f) Si es necesario modificar los programas de capacitación;
g) Recibir retroalimentación por parte de los involucrados.

El personal seleccionado o Supervisor a cargo de efectuar las pruebas, elaborará un informe preliminar para detallar los hallazgos observados durante la aplicación de la prueba,

independiente de los resultados de éstas y dispondrá de inmediato las acciones correctivas de una prueba no superada, lo que deberá ser probado nuevamente para validar si la deficiencia detectada ha sido corregida.

Señuelos utilizados para las pruebas.

Los señuelos para efectuar las pruebas de seguridad que se utilizarán, serán identificados, marcados, numerados, registrados y aprobados previamente por la Jefatura de Seguridad /Jefe de Seguridad/Jefe de estación, serán simulaciones o artículos inertes de los siguientes elementos:

a) Armas
b) Artículos Peligrosos
c) Mercancías Peligrosas
d) Artefacto de Sabotaje o Explosivo
e) Credencial de circulación aeroportuaria

01.01.04 Ejercicios de Seguridad

La aerolínea de manera proactiva y con el fin de fortalecer los conocimientos del programa de seguridad y Plan de Contingencia de la compañía, realizará y/o participará en un ejercicios de seguridad, sean éstos planificados por la autoridad, aeropuerto o aerolínea. Los ejercicios de seguridad pueden ser: ejercicio total, ejercicio parcial o ejercicio de mesa. Estos ejercicios se efectuarán por lo menos una vez al año.

Los ejercicios de seguridad son otro componente de un sólido programa de control de calidad que es generalmente reservado para la evaluación de la calidad de respuesta a emergencias de seguridad.

Al igual que las pruebas, los ejercicios de seguridad evaluarán los procedimientos actuales, sin embargo, debido al carácter participativo en un ejercicio que puede servir no sólo como medida de control de calidad, sino también como una forma de capacitación, los ejercicios de seguridad serán planeados en función de su alcance.

Los ejercicios de seguridad se deben efectuar para:

a) Determinar los logros y oportunidades de mejora para cumplir los objetivos;
b) Determinar la eficacia de los planes, procedimientos, equipo personal y las instalaciones sometidas al ejercicio;
c) Comparar los resultados con ejercicios anteriores o incidentes similares;
d) Identificar las deficiencias;
e) Modificar procedimientos en caso necesario;
f) Si es necesario modificar los programas de capacitación;
g) Recibir retroalimentación por parte de los participantes

Los ejercicios de seguridad deben ser realizados por la compañía de acuerdo a lo establecido en el ERP capítulo 05.00.00. Actos de Interferencia Ilícita.

01.01.05 Estudios de Seguridad

Los estudios o evaluaciones de seguridad de la aviación se efectuarán por parte del área de seguridad de la compañía, cada vez que se requiera determinar las necesidades o requerimientos en materia de seguridad de la aviación, de igual manera se deben efectuar estudios o evaluaciones de seguridad, cuando se produzcan cambios en las facilidades e instalaciones aeroportuarias que afecten a la compañía, así como en los aspectos operativos, regulatorios, administrativos, etc. que influyan en el desempeño de las actividades de seguridad de la compañía.

Estos estudios o evaluaciones de seguridad, incluirán en la medida de lo posible, lo siguiente:

- Geopolítica del aeropuerto,
- Vulnerabilidad del aeropuerto,
- Control de accesos,
- Instalaciones,
- Equipos,
- Personal,
- Seguridad física,
- Control de los pasajeros,
- Separación de los pasajeros,
- La carga, Courier y correo,
- Situación política del país.

01.01.06 INVESTIGACIÓN DE SEGURIDAD

a) Objetivos

Cuando el área de Seguridad de la Aviación de la compañía, conozca o haya sido informado por cualquier medio de un hecho que se presente o se esté produciendo en la compañía, mismo que pudiera afectar la integridad y seguridad de la aerolínea y de las operaciones aéreas, podrá disponer se efectúe una investigación de seguridad, esto pueden incluir actos ilícitos y de interferencia ilícita y/o fallas de seguridad detectadas, con la finalidad de determinar en forma apropiada la causa raíz de los incidentes y fallas; a partir de allí eliminar problemas sistémicos, técnicos y humanos que tengan incidencia sobre la seguridad de aviación, y de esta manera evitar;

1) Examinar los incidentes notificados y priorizar adecuadamente cuáles deben ser investigados y en qué medida;
2) En las investigaciones internas, el equipo de investigación puede necesitar asistencia especializada de varias áreas o entidades, dependiendo de la naturaleza del suceso, de lo cual se guardarán archivos y se manejará con confidencialidad.

b) Políticas

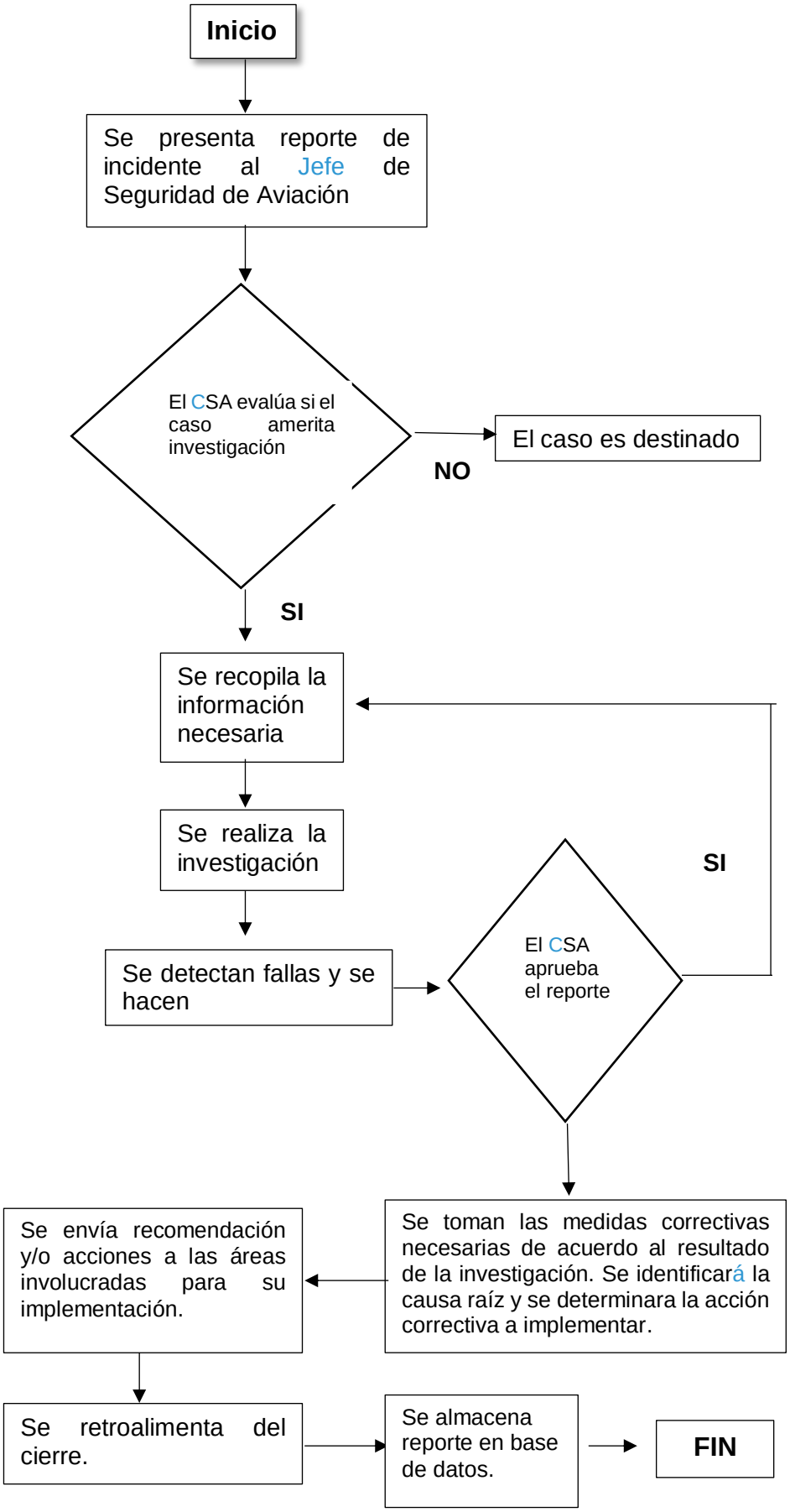
1) Toda investigación de seguridad se hará en forma objetiva, se sustentará con datos, siempre y cuando estén disponibles, no participarán como miembros del equipo de investigación Colaboradores involucrados directa o indirectamente en el incidente.

2) La investigación de incidentes y eventos que afecten la seguridad de la compañía y/o de las operaciones aéreas, puede ser un equipo multidisciplinario, convocado por la Jefatura de Seguridad de Aviación de la aerolínea o su designado de acuerdo a la complejidad y tipo de investigación que se requiere elaborar. Los miembros del equipo serán especialistas seleccionados en sus áreas quienes llevarán a cabo investigaciones, con visión de proceso y experiencia en el campo que desenvuelve sus funciones.

3) De igual manera seguridad de la Aviación, se apoyará en el Procedimiento de Investigación PR-NE802-05D

c) PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN

El proceso de investigación se lleva a cabo de acuerdo a las siguientes actividades (ilustrativo):


Inicio
Se presenta reporte de incidente al Jefe de Seguridad de Aviación
El CSA evalúa si el caso amerita investigación
NO
El caso es destinado
SI
Se recopila la información necesaria
Se realiza la investigación
Se detectan fallas y se hacen
El CSA aprueba el reporte
SI
Se toman las medidas correctivas necesarias de acuerdo al resultado de la investigación. Se identificará la causa raíz y se determinara la acción correctiva a implementar.
Se envía recomendación y/o acciones a las áreas involucradas para su implementación.
Se retroalimenta del cierre.
Se almacena reporte en base de datos.
FIN

Nº	Nombre de la Actividad	Responsable	Descripción
1	Reporte de Incidente	Área involucrada	Se genera el reporte de incidente, el mismo puede ser un reporte mandatorio o un reporte voluntario,
2	Notificaciones	Área involucrada	El involucrado o jefe inmediato deberá notificar el incidente/accidente por medio electrónico, escrito o verbal a la oficina de seguridad de aviación. Los reportes fuera de horarios laborables deberán ser reportados al SOC, quien notificará al personal de seguridad de aviación en forma expedita,
3	Registro	Supervisor de Seguridad designado	El incidente se registra en la base de datos,
4	Análisis de Severidad	Jefe de Seguridad de Aviación	La Jefatura de Seguridad de Aviación revisará el incidente reportado y determinará la prioridad del caso de acuerdo a su severidad o grado de recurrencia, clasificando su severidad, en los casos de severidad alta o muy alta se procede con una investigación inmediata y en el resto se da un seguimiento hasta dar por cerrado el evento,
5	Recopilación de la Información del Incidente	Jefe de Seguridad de Aviación	La Jefatura de Seguridad de Aviación o su designado llevarán a cabo la recopilación de la información para realizar la investigación,
6	Informe Preliminar	Jefe Supervisor de Seguridad de Aviación	En los casos que procede, se elaborará un informe preliminar en el formato pertinente dentro de las 48 horas de ocurrido el evento, se ingresará en la base de datos de incidentes. Este informe preliminar incluirá los datos generales del evento y una descripción breve de lo ocurrido, personal involucrado y la información solicitada hasta ese momento,

Copia Impresa No Controlada

Nº	Nombre de la Actividad	Responsable	Descripción
7	Recabar hechos y evidencias	Jefe de Seguridad de Aviación	La Jefatura de Seguridad de Aviación o su designado llevarán a cabo la investigación, si el caso lo amerita, se podrá requerir del soporte de colaboradores con la experiencia técnica requerida en la operación/proceso donde se dio el incidente/falla, también en los casos que sean posibles se requerirá soporte a las áreas operativas el apoyo para recolectar evidencias perecederas. (Ej. fotografías, documentación, entrevistas, grabaciones, etc.). También en el caso de ser necesario se llevará a cabo entrevistas con el personal que estuvo involucrado en el incidente/fallas,
8	Análisis, conclusiones y recomendaciones	Jefe de Seguridad de Aviación	Se convocará a una reunión del equipo investigador (Jefe de Seguridad de Aviación y sus designados) para iniciar el proceso de análisis y elaboración del reporte final. Esta actividad podrá requerir varias interacciones con las áreas participantes en la investigación, hasta poder completar las evidencias y validar datos o circunstancias que apoyen hipótesis de las causas encontradas. Se identificará la causa raíz y se determinará la acción correctiva a implementar, asimismo se emitirán conclusiones y recomendaciones, las cuales se les presentarán a los Gerentes de las áreas involucradas,
9	Informe Final	Jefe de Seguridad de Aviación	La Jefatura de Seguridad de Aviación de la aerolínea presentará el informe final a los miembros del Comité de Seguridad Integral donde asisten los gerentes operacionales de la aerolínea y se validará que las acciones recomendadas queden asignadas a los responsables para su seguimiento y de ser necesario se aplicará un monitoreo de su implementación para asegurar su efectividad. La Jefatura de Seguridad de Aviación de la aerolínea, dará seguimiento de estos puntos en este comité para corroborar su avance o cierre de los mismos.

Copia Impresa No Controlada

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ANEXOS

01.00.00 ANEXOS

ÍNDICE DEL CAPÍTULO

Capítulo **Página**

ANEXOS 1

01.00.00 ANEXOS 1

01.01.00 PROCEDIMIENTO PARA EL TRANSPORTE DE ÓRGANOS, TEJIDOS, CÉLULAS Y MUESTRAS BIOLÓGICAS CON FINES DE TRASPLANTE 1

01.02.00 ADVERTENCIA ESCRITA 1

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

01.01.00 PROCEDIMIENTO PARA EL TRANSPORTE DE ÓRGANOS, TEJIDOS, CÉLULAS Y MUESTRAS BIOLÓGICAS CON FINES DE TRASPLANTE

Objetivo:

1.1.1 Facilitar el transporte de Órganos, Tejidos, Células y Muestras biológicas con fines de trasplante a bordo de las aeronaves de Aerogal, a fin de dar cumplimiento a Ley Orgánica de Donación y Trasplante de Órganos, Tejidos y Células, publicada en el Registro oficial No. 398 del 04 de marzo de 2011, así como a la enmienda 13 del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil ECU.

Alcance:

1.2.1 En concordancia con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Donación y Trasplante de Órganos, Tejidos y Células, la Autoridad Aeronáutica ha elaborado la enmienda 13 al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, para cuya aplicación se ha implementado el Apéndice No. 11 Transporte por Vía área de Órganos, Tejidos, Células y Muestras Biológicas con fines de trasplante.

1.2.2 El presente documento aplica al transporte de Órganos, Tejidos, Células y Muestras Biológicas con fines de trasplante, a bordo de todas las aeronaves **de Aerogal, cuando éstas se encuentren en operación dentro del territorio nacional. Este transporte no aplica para vuelos Internacionales**

Lineamientos Específicos:

1.3.1 Aerogal en cumplimiento a lo anteriormente establecido, brindará las facilidades para el transporte de estos envíos, cumpliendo con lo establecido en el presente Procedimiento, sin afectar la operación y seguridad de los vuelos.

1.3.2 El transporte de Órganos, Tejidos, Células y Muestras Biológicas con fines de trasplante, será efectuado por Aerogal dentro del territorio nacional, cuando estos envíos sean entregados y/o transportadas por personal autorizado del Instituto Nacional de Donación y Trasplante de Órganos, Tejidos y Células (INDOT) cumpliendo con todos los requerimientos de seguridad establecidos.

1.3.3 El transporte de los Órganos, Tejidos, Células y Muestras Biológicas con fines de trasplantes, se lo podrá realizar en envíos con custodia del personal especializado del INDOT, o sin custodia de éstos y bajo la custodia de la compañía.

1.3.4 Estos envíos con fines de trasplante no son considerados mercancías peligrosas, por lo tanto se exceptúan de la normativa que sobre esta materia se establece y podrán viajar en los A319 y A320 en cabina de pasajeros, ubicado de preferencia en el primer rack lado derecho clase ejecutiva, nomenclaturas K o D para el caso de los cooler pequeños y/o a la entrada de la bodega que se encuentre climatizada y presurizada para el caso de los cooler grandes, mismo que será sujeto con straps; antes de su

estiba el personal de rampa se asegurará de las condiciones antes mencionadas de la bodega.

1.3.5 AEROGAL no se responsabiliza por los envíos cuyos destinatario/s y/o remitentes (personal del INDOT) no se encuentren en el lugar u hora de acuerdo al itinerario del vuelo.

1.3.6 Los colaboradores de Aerogal, como parte de su responsabilidad social están llamados a atender con esmero y presteza esta clase de envíos especiales.

1.4 Descripción del procedimiento

Dependiendo de la naturaleza del envío, el INDOT decidirá si viaja con custodia de un Médico Especialista de este Instituto o si viaja bajo custodia de la compañía.

Durante el proceso de check-in y una vez que el Agente de Tráfico sea informado de un envío por parte de un funcionario autorizado del INDOT se procederá de la siguiente manera:

1.4.1 **Transporte con custodia:** (Médico Especialista del INDOT)

1.4.1.1 El Agente de Tráfico informará de este envío de manera inmediata a su Supervisor y procederá a verificar que dicho envío esté identificado, autorizado y acompañado del respectivo salvoconducto debidamente legalizado, tal como lo establece este procedimiento.

1.4.1.2 Una vez verificada la documentación respectiva y luego de haberse validado su embarque se pondrá en contacto con el Supervisor de Seguridad AV o con el Líder de Seguridad de la empresa prestadora de servicios para acompañar al pasajero autorizado del INDOT (cuarto de inspección en privado), se deberá verificar la documentación, bajo ningún concepto se podrá inspeccionar él envió utilizando equipos de RX ni se procederá a la apertura del mismo.

1.4.1.3 El Agente de servicio al pasajero, dará todas las facilidades al funcionario del INDOT que transporta este envío especial para otorgarle prioridad al momento del embarque y se le ubicará en la aeronave en la primera fila de clase económica de preferencia asiento 7C. El Jefe de Cabina coordinará con el custodio para la mejor ubicación del cooler que transporta.

1.4.1.4 El Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de los servicios de seguridad, informará al Jefe de Cabina del vuelo sobre el transporte de los envíos del INDOT y de su custodio/os a fin de que se brinden las facilidades tanto en la ubicación del cooler como en el desembarque de los mismos y se comunicará con el Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de servicios en el aeropuerto de destino para que a su arribo se brinden igualmente las facilidades del caso para agilitar el proceso de desembarque y la salida del aeropuerto.

1.4.2 **Transporte sin custodia:**

El/a Agente de Tráfico informará del transporte de este envío de manera inmediata a su Supervisor y solicitará por el medio de comunicación correspondiente la presencia del Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de los servicios de seguridad a fin de que proceda a verificar que dicho envío esté identificado, autorizado y acompañado del respectivo salvoconducto debidamente legalizado, tal como lo establece este procedimiento. De manera indispensable el envío deberá disponer de un número de contacto, el cual debe ir señalizado, para casos de emergencia y estará disponible las 24 horas del día.

El personal del INDOT que está a cargo de la entrega del envío especial, conjuntamente con el Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de los servicios de seguridad firmarán el acta de entrega- recepción del envío (Anexo N° 4), mismo que contará de un original y cuatro copias, cada una de las copias deberá ser debidamente legalizada por el responsable de la cadena de custodia y será distribuida de la siguiente manera:

a) Personal del INDOT que entregó el envío,
b) Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de los servicios de seguridad de la compañía a cargo de la custodia del envío hasta la aeronave
c) Jefe de Cabina que custodiará el envío durante el vuelo
d) Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de los servicios de seguridad de la compañía que, en el lugar de destino, desembarque él envió de la aeronave
e) Personal del INDOT que en el área de arribo nacional retira el envío,

1.4.2.3 Una vez verificada y legalizada la documentación respectiva, el Supervisor de Seguridad AV o el Líder de Seguridad de la empresa prestadora del servicio de seguridad, transportará el envío especial, hasta la sala de pre embarque asignada para el vuelo, para lo cual deberá coordinar con el personal de seguridad del aeropuerto para que se proceda a la inspección (cuarto de inspección en privado) del envió del INDOT, solo se deberá verificar la documentación, bajo ninguna circunstancia se podrá inspeccionar el envío con equipos de RX ni proceder a la apertura del mismo.

1.4.2.4 Cuando la aeronave esté conectada a manga el envío especial será transportado hasta la aeronave por la sala de pre embarque asignada a los pasajeros, con los correspondientes documentos de respaldo.

1.4.2.5 Cuando la aeronave se encuentre en una posición remota, después de cumplir con los procedimientos de seguridad establecidos por el aeropuerto, (inspección en privado únicamente de la documentación) trasladará el envío por la plataforma utilizando para ello un vehículo disponible de la compañía.

1.4.2.6 El Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de servicios abordará la aeronave y entregará el envío del INDOT al Jefe de Cabina, se deberá firmar el acta de entrega recepción, adicionalmente el Jefe de Cabina deberá brindar las facilidades tanto en la ubicación del cooler como en el desembarque del mismo.

1.4.2.7 El Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de servicios de seguridad se comunicará con el aeropuerto de destino para que a su arribo se brinden igualmente las facilidades del caso para agilitar el proceso de desembarque y la salida del aeropuerto.

1.4.2.8 En el lugar de destino el Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de servicios de seguridad coordinará con el Jefe de Cabina la entrega del envió del INDOT, procederá a firmar el acta de entrega-recepción y se dirigirá hasta el arribo nacional para entregar el envío al personal del INDOT, mismo que debe estar identificado de acuerdo al Anexo N° 1 de este procedimiento, el personal del INDOT deberá firmar el acta de entrega recepción.

1.4.2.9 Los envíos que no puedan ser entregados por falta del personal receptor del INDOT, serán llevados a las oficinas de AEROGAL y se comunicará de inmediato al número de contacto del INDOT 0987208390 del Director de Provisión y Logística.

1.4.2.10 En el caso que AEROGAL tenga algún contratiempo para la salida de su vuelo, se debe informar inmediatamente al número de contacto del INDOT notificando la novedad para se tome las medidas necesarias del envío, 0987208390 del Director de Provisión y Logística.

1.4.3 Transporte en los cooler grandes:

1.4.3.1 Para el transporte de Órganos, Tejidos, Células y Muestras Biológicas con fines de trasplantes en los cooler grandes (aprox. 60 x 40 cm, 60 Kg), estos deberán ingresar por el punto de inspección de pasajeros custodiados por el personal del INDOT y escoltados por el Supervisor de Seguridad o Líder de la empresa prestadora de servicios de seguridad siguiendo el procedimiento establecido para la inspección en privado, antes de ingresar a la aeronave el personal de Rampa retirará el cooler y se transportará en la bodega sujeto con straps, misma que debe encontrarse climatizada y presurizada.

1.4.3.2 En el lugar de destino el personal de Rampa desembarcará de manera prioritaria y entregará al Supervisor de Seguridad de la compañía, quien transportará hacia el arribo nacional para la entrega al personal del INDOT.

1.4.4 Responsabilidad del Jefe de Tripulantes de Cabina:

Con la finalidad de asegurar el transporte del envío de acuerdo a lo descrito en el presente procedimiento, el Jefe de Cabina de Aerogal cumplirá con las siguientes acciones:

1.4.4.1 Procederá a revisar el correspondiente salvoconducto, firmará la documentación que acompaña al envío y se quedará con copia del mismo.

1.4.4.2 Recibirá el cooler a ser transportado en la cabina de pasajeros y lo ubicará en el primer rack lado derecho clase ejecutiva, nomenclaturas K o D, asegurándose que dicho envío en la medida de lo posible se coloque en una posición que reduzca su movilidad.

1.4.4.3 Informará al piloto al mando de la aeronave sobre el procedimiento que se aplicará con dicho envío especial y las condiciones del mismo.

1.4.4.4 Se asegurará que, en el aeropuerto de arribo, el custodio que acompaña un envío, reciba de manera ágil el cooler respectivo y disponga de las facilidades para su pronto desembarque.

1.4.4.5 Cuando un envío viaja bajo custodia de la compañía, luego del arribo de la aeronave al aeropuerto de destino, informará de manera ágil y oportuna al personal de seguridad y de tráfico para el retiro de dicho envío desde la aeronave, a fin de que sea posteriormente entregado al personal asignado del INDOT.

1.5 Comandante de la aeronave

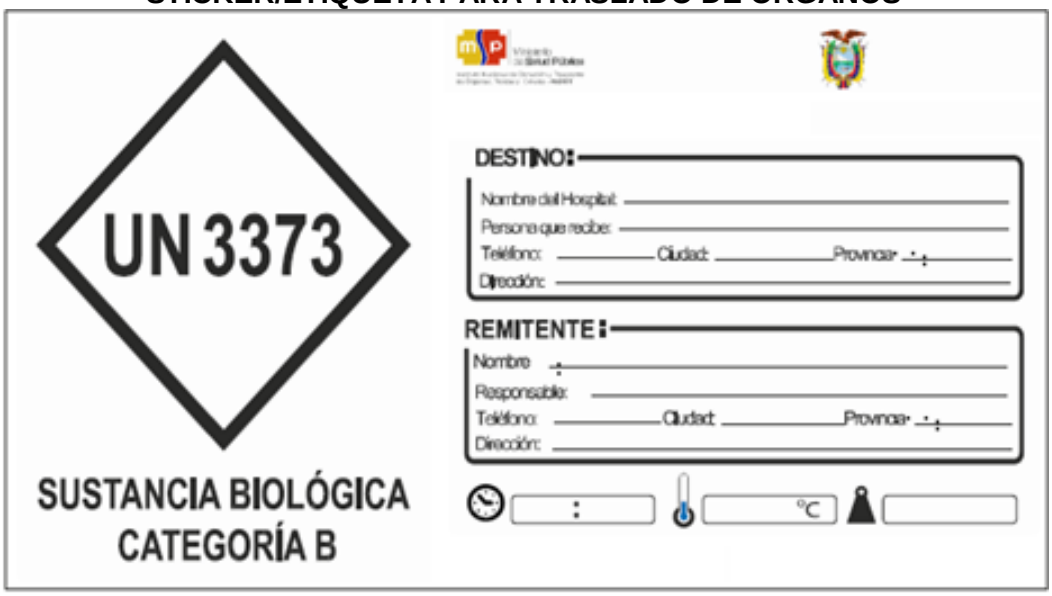
1.5.1 El comandante de la aeronave que transporta un envío especial conteniendo Órganos, Tejidos, Células o Muestras Biológicas con fines de trasplante, debe ser informado por escrito de manera oportuna y antes de la salida de la aeronave sobre las condiciones de dicho envío.

1.5.2 Para asegurar su conocimiento, el personal de seguridad de la estación de salida, hará firmar la correspondiente notificación al comandante de la aeronave, en el que se le informarán los detalles del mismo y se archivará en el correspondiente file de vuelo.

1.5.3 Ajustado a las normas de seguridad, el comandante de la aeronave en la que se transporte Órganos, Tejidos, Células y Muestras Biológicas con fines de trasplante, procurará realizar un vuelo de alto rendimiento de eficiencia, en consideración al tiempo de vida útil de dicho envío especial; asimismo, velará por que su entrega sea lo más pronto posible posterior a la apertura de puertas de la aeronave.

FORMATO DE IDENTIFICACION DEL INDOT

STICKER/ETIQUETA PARA TRASLADO DE ÓRGANOS



ENVIOS DEL INDOT PREPARADOS PARA SU TRANSPORTE

ACTA ENTREGA- RECEPCION

NÚMERO DE DOCUMENTO DEL INDOT:…….

El Sr/a:……..en representación de:……. recibe:…….que será transportado, desde:…….hacia:…….…….

Se deja constancia que ……cumple con toda la documentación y el protocolo de embalaje para transporte, mismo que cuenta con la certificación del INDOT.

Lugar y Fecha:……

Entrego conforme INDOT	**Transporto conforme OPERADOR AEREO**	**Recibo conforme INDOT**
---	---	---
Firma	Firma	Firma
---	---	---
Nombre	Nombre	Nombre

Ministerio de Salud Pública – Instituto Nacional de Donación y Trasplante de Órganos, Tejidos y Células INDOT	SALVOCONDUCTO PARA MOVILIZACIÓN DE ÓRGANOS, TEJIDOS Y CÉLULAS			
	VERSIÓN	01	TRAZABILIDAD	

Quito, XX de XXX del 20XX
OF/INDOT/CZ1/XX-20XX-00XX-X

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo a la Ley Orgánica de Donación y Trasplantes, aprobada el 4 de marzo del 2011. Registro oficial Número 398.

Art. 5.- Derechos.- Además de aquellos establecidos en la Constitución de la República y los tratados internacionales vigentes sobre la materia, las y los donantes y receptores gozarán, dentro de los procesos de donación, de los siguientes derechos:

a) A ser informados veraz, oportuna y previamente sobre las consecuencias de la decisión de participar en un procedimiento de donación y/o trasplante,
b) A expresar explícitamente y por escrito su consentimiento para participar en un procedimiento de donación y/o trasplante, sea como donante o receptor;
c) A que la información que se refiera a su identidad, que pueda afectar de cualquier manera sus derechos, no sea revelada y se respete su carácter confidencial.
d) A que todos los datos que se determinen u obtengan, producto del procedimiento de donación y/o trasplante, sean protegidos y precautelados en su confidencialidad por quien los posea;
e) A recibir, oportuna y gratuitamente, todas las facilidades para precautelar su salud, garantizando la asistencia precisa para su restablecimiento, sin perjuicio del lugar donde se realice el proceso de donación y/o trasplante;
f) A la garantía de que los componentes anatómicos, provenientes de una donación previa a su utilización, cumplan con todos los requisitos legales y técnicos en cada una de las etapas del proceso.
g) A que el Estado garantice los recursos necesarios para asegurar un lugar especializado para el tratamiento del paciente, y el alojamiento de la persona a su cuidado, manteniendo condiciones adecuadas para una evolución favorable y satisfactoria; y,
h) A recibir la medicación necesaria en forma gratuita, oportuna y permanente por parte del Estado para el mantenimiento del órgano trasplantado bajo los más altos estándares que garanticen su calidad y efectividad.

Art. 6.- Órganos, tejidos y células.- Los órganos, tejidos y células, independientemente del lugar de su ablación o extirpación, una vez obtenidos de acuerdo a las normas de la presente Ley, son responsabilidad de la Autoridad Sanitaria Nacional, incluyendo su adecuado uso.

Art. 16.- Integrantes del Sistema Nacional Integrado de Donación y Trasplantes.- Todas las instituciones, entidades y/o profesionales, que formen parte del Sistema Nacional Integrado de Donación y Trasplantes, deberán contar con la acreditación respectiva emitida por la Autoridad Sanitaria Nacional. Forman parte del Sistema Nacional Integrado de Donación y Trasplantes: **a)** Los hospitales e instituciones del Sistema Nacional de Salud; **b)** Los laboratorios clínicos

generales de la red de salud y los laboratorios especiales de genética; **c)** Los bancos de tejidos y bancos heterólogos de progenitores hematopoyéticos, acreditados por la Autoridad Sanitaria Nacional; **d)** Los profesionales médicos o equipos médicos especializados en trasplantes; **e)** Los centros de investigación científica que desarrollan actividades relacionadas con el trasplante de órganos, tejidos y/o células; **f)** El Sistema aeroportuario del país, dentro del ámbito de su competencia; **g)** La función judicial, dentro del ámbito de su competencia; **h)** Los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, distritales y municipales, dentro del ámbito de sus respectivas competencias; Las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional, **las compañías de transporte aéreo**, terrestre y fluvial; y, otras instituciones, serán entidades de apoyo logístico y operativo en los procesos de trasplante y cumplirán las disposiciones de la presente Ley y su reglamento.

Art. 57.- Función.- La entidad o dependencia designada por la Autoridad Sanitaria Nacional, encargada de ejecutar la política pública de donación y trasplantes, estará adscrita a dicha Autoridad y gozará de autonomía técnica, administrativa y financiera. Se sujetará a lo establecido en la presente Ley y su reglamento, velando por su cumplimiento y promoviendo acuerdos internacionales de cooperación.

Art. 80.- Incumplimiento en brindar facilidad para el transporte.- Sin perjuicio de las sanciones administrativas, civiles y penales a que hubiere lugar, quien incumpla lo dispuesto en la Disposición General Tercera de esta Ley será sancionado con multa de cien remuneraciones básicas unificadas del trabajador privado.

CERTIFICACIÓN

Yo,…….. En mi calidad de Jefe de Trasplantes Zonal……. del Instituto Nacional de Donación y Trasplante de Órganos, Tejidos y Células INDOT, certifico que…….. va a ser trasportada desde la ciudad de……. hacia la ciudad de…….. Son ***productos biológicos categoría B*** y no ingresan en la categoría de sustancias contagiosas, mismos que son con fines diagnósticos, estudio y tratamiento para los pacientes y no tienen algún valor comercial.
Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad.

Atentamente,

_____
(Firma)

Nombre y Apellido

CI…….

JEFEA DE TRASPLANTES ZONAL N°……
INSTITUTO NACIONAL DE DONACIÓN Y TRASPLANTES DE ÓRGANOS, TEJIDOS y CÉLULAS - INDOT

Información adicional

Información adicional sobre este procedimiento lo encontramos en el Apéndice 11 del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; asimismo, información relevante sobre la aplicación de esta Ley lo podrán obtener en el Instituto Nacional de Donación y Trasplante de Órganos, Tejidos y Células INDOT.

02.02.00 FORMULARIO DE INFORME SOBRE INCIDENTE EN TIERRA RELACIONADO CON UN PASAJERO PERTURBADOR

Número de vuelo:_____Ruta de vuelo: _____

Fecha (año/mes/día): _____

Hora (UTC) del incidente:_____Lugar del incidente: _____

Datos del pasajero:

Nombre: _____ REF del PNR: _____

Viaje en clase: Primera/Club ☐ Económica ☐

¿De origen o en tránsito? De origen ☐ En tránsito ☐

Hombre ☐ Mujer ☐ Edad (estimada): _____Nacionalidad: _____

Viaja: Solo ☐ Con la familia ☐ En grupo ☐ Si está involucrado más de un pasajero, dar los detalles:

_____

Miembro del Executive Club ☐ Número de miembro, si se conoce:

Miembro de un programa asociado de viajero frecuente: ☐ Dar los detalles:

_____

- Discusión con:
- Violencia verbal contra:
- Violencia física hacia:
- Hostigamiento sexual a:
- Agresión contra:
- Daño deliberado a los bienes
- La tripulación le negó el embarque
- Fumó en un área donde está "prohibido fumar"
- Creó una perturbación

- Otro (dar los detalles y continuar en otra hoja si es necesario):

_____

Factores que probablemente contribuyeron:

	Factores principales	Factores secundarios
Alcohol	☐	☐
Estado de salud	☐	☐
Preso/persona deportada en tránsito	☐	☐
Insatisfacción con el servicio	☐	☐
Asiento asignado	☐	☐
Vuelo sobrevendido	☐	☐
Conflicto con otros pasajeros	☐	☐
Equipaje extraviado	☐	☐

Otro (dar los detalles y continuar en otra hoja si es necesario):

_____

Evaluación:

Copia Impresa No Controlada

Corresponde al personal de tierra la responsabilidad de asegurar que un cliente perturbador o potencialmente perturbador no sea aceptado a sabiendas para el vuelo. En su opinión, si este cliente hubiera subido a bordo habría creado una situación en que:

Sí No

- ¿podría haber resultado comprometida la seguridad operacional de la aeronave? ☐ ☐
- la seguridad de la tripulación o de otros clientes, ¿podría haber corrido un riesgo grave? ☐ ☐
- la presencia de este cliente, ¿podría haber arriesgado el orden y la disciplina a bordo? ☐ ☐

La presencia de este cliente, ¿podría haber perturbado a otros clientes en la cabina de la aeronave? ☐ ☐

- ¿hubiera podido el vuelo perjudicar el bienestar de este cliente? ☐ ☐
- otro (especificar):_____ ☐ ☐

Medidas inmediatas que se adoptaron

Se llamó al jefe de base ☐ Se llamó al contratista de seguridad ☐ Se llamó a la policía ☐

Otras medidas adoptadas (dar los detalles):

_____

_____

Víctima

Personal de tierra ☐ Pasajero ☐ Agente de despacho ☐

Otro (dar los detalles y continuar en una hoja separada si es necesario):

_____

_____

Medida de seguimiento

Medida policial: Arresto ☐

Otra (dar los detalles y continuar en una hoja separada si es necesario):

_____

_____

Comentarios/información adicional:

_____

_____

02.03.00 FORMULARIO DE INFORME SOBRE PERTURBACIÓN CAUSADA POR UN PASAJERO PARA ENTREGARLO A LAS AUTORIDADES

Informe sobre pasajero insubordinado/perturbador

DEBE COMPLETARSE DESPUÉS DE TODO INCIDENTE DE NIVEL 1 A NIVEL 4

FECHA	NÚMERO DE VUELO	NÚMERO DE EXPEDIENTE	TRAMO DEL VUELO	FASE DEL VUELO

TRIPULACIÓN DE VUELO

NOMBRE DEL PILOTO AL MANDO NÚMERO DE EMPLEADO Y BASE

MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA

NOMBRE	NÚMERO DE EMPLEADO Y BASE	NOMBRE	NÚMERO DE EMPLEADO Y BASE
NOMBRE	NÚMERO DE EMPLEADO Y BASE	NOMBRE	NÚMERO DE EMPLEADO Y BASE

	Categoría 2 / Categoría 3 (después de Categoría 1 – advertencia verbal) Se entregó advertencia al pasajero					
1	**Nivel de interferencia**					
	Nivel 1 (Verbal)	Nivel 2 (Físico)	Nivel 3 (Amenaza de muerte)	Nivel 4 (Puesto de pilotaje)		
2	**Descripción del pasajero(s) insubordinado/perturbador** NOMBRE NÚMERO DE ASIENTO NOMBRE NÚMERO DE ASIENTO					
	Hombre [#]	Mujer [#]	Altura(s):	Edad(es):	Peso(s):	
3	**Lugar del incidente**					
	Zona:	Otro (especificar):				
4	**Naturaleza del incidente**					
	▪ De pasajero a pasajero	▪ De pasajero a miembro de la tripulación	▪ Uso de arma			
	▪ Daño	▪ Otro (especificar):				
5	**Causa específica, si se conoce** (*suprimir si corresponde)					
	▪ Alcohol (propio/del expl. de aeronaves)*	▪ Equipaje de cabina	▪ Asiento			

	▪ Relacionada con drogas	▪ Teléfono móvil	▪ Prohibición de fumar
	▪ Artefactos electrónicos	▪ Reglamentación sobre cinturón de seguridad	▪ Otra (especificar):
6	**Medidas adoptadas**		
	▪ Desembarcado antes del vuelo	▪ Se le dio tarjeta de advertencia	▪ Incidente resuelto
	▪ Se le sujetó	▪ Aterrizaje no regular/aeropuerto de desvío:	
	▪ Se llamó a la policía	▪ Pasajero desembarcado	▪ Se solicitó el arresto
	▪ Se cancelaron los documentos para seguir el viaje		
7	**Asistencia médica**	▪ Sí	▪ No
	▪ Se administraron primeros auxilios		
	▪ Al pasajero(s)	▪ A los miembros de la tripulación	▪ Al pasajero(s) insubordinado/perturbador
	▪ Se administraron medicamentos (especificar el tipo):		
	Nombre(s) del médico(s)	Dirección(es)	Número(s) de teléfono
	Breve descripción de las lesiones:		
8	**Cumplimiento de la ley – policía**	▪ Sí	▪ No
	▪ Asistencia del oficial de seguridad de a bordo		
	Nombre del oficial	Número de distintivo	Número de queja
	Nombre del oficial	Número de distintivo	Número de queja
	Testigo 1		
	Nombre	Número de asiento	Número de teléfono
	Dirección		
	Testigo 2 Nombre	Número de asiento	Número de teléfono

	Dirección

DECLARACIÓN DEL MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN

Hora	Las observaciones deben ser objetivas y en secuencia. Incluya una descripción completa del incidente, con las mismas palabras empleadas y una descripción del comportamiento observado. Firme e indique su número de empleado después de su declaración. Use hojas adicionales si fuera necesario.

En el primer punto de aterrizaje:	Tripulación de cabina: Adjuntar el cupón de embarque y enviar una copia del formulario a cada una de las siguientes oficinas: Asuntos jurídicos: [número de fax] Seguridad en vuelo: [número de fax] Seguridad de la empresa: [número de fax] Administración de aviación civil: [número de fax]

Para información del abogado procurador de la empresa y su consejo al respecto.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

01.01.00 PRUEBAS A LOS CONTROLES DE SEGUIDAD

AeroGal	PRUEBAS DE SEGURIDAD	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-01/12	0
		FECHA	PÁGINA
		16-ago-12	1 de 1

FECHA: ____ ____ ____ (DD MM AA) HORA: _____

PROCESO EVALUADO: _____
AGENTE EN PRUEBA: _____
PRUEBA REALIZADA POR: _____
ELEMENTO DE PRUEBA: _____
CODIGO: _____

DESCRIPCION DE LA PRUEBA

RESULTADO DE LA PRUEBA: SUPERADA ☐ NO SUPERADA ☐

OBSERVACIONES:

_____
FIRMA DEL AGENTE

ACCIONES CORRECTIVAS

	SI	NO	N/A	COMENTARIOS
REENTRENAMIENTO: ----------	☐	☐	☐	_____
INDUCCION: ----------	☐	☐	☐	_____
OJT: ----------	☐	☐	☐	_____
EVALUACION TECNICA: ----------	☐	☐	☐	_____
EVALUACION MEDICA: ----------	☐	☐	☐	_____

OTROS (DESCRIBIR): _____

COMENTARIOS: _____

FIRMA RESPONSABLE DE LA PRUEBA

01.01.01 GUÌA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA

AéroGal	GUÍA DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-01/13	00
		FECHA	PÁGINA
		31-ene-13	1 de 6

AIRCRAFT PREDEPARTURE INSPECTION CHECKLIST

FLIGHT N.- _____

VUELO N.- _____ **DATE/FECHA:** _____

INSPECTION CHECKLIST INTERNATIONAL FLIGHT
LISTA DE INSPECCION PARA VUELOS INTERNACIONALES

ITEMS TO BE INSPECTED
Artículos que deben inspeccionarse

Check Off item Alter Inspecting

Marque los artículos que se hayan Inspeccionado.

	Sealed Sello N.-	A 319	A 320
A.- **AIRCRAFT TECHNICAL AREAS** Secciones técnicas de la Aeronave			
1.Electronic compartments Compartimientos electrónicos			
2. Nose landing gear Wheel well Alojamiento de las ruedas de ropa			
3. Main landing Gear wheel well (right) Alojamiento del tren aterrizaje principal (derecho)			
4. Main landing gear wheel well (left) Alojamiento del tren de aterrizaje principal (izquierdo)			
5. Hydraulic Compartment			

01.01.*02* LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA

AeroGal	LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-01/13	00
		FECHA	PÁGINA
		31-ene-13	2 de 6

INSPECTION CHECK LIST
LISTA DE INSPECCIÓN

Check Off item Alter Inspecting
Marque los artículos que se hayan Inspeccionado.

	Sealed Sello N.-	A 319	A 320
6. Lavatory- lower comparment Compartimiento inferior del lavabo			
Front Toilet Baño delantero			
Back Toilet/s Baño/s Posterior/es			
7. Live raft compartments Compartimiento de botes salvavidas			
8. Emergency trasmision compartment Compartimiento de transmisión de emergencia			
9. Flight and Voice recorder compartment Compartimiento del registrador de voz y vuelo			
10. Oxygen bottle compartment cargo hold Compartimiento de las botellas de oxígeno en la bodega			
11. Cargo hold section forward Sección delantera de la bodega de carga			

01.01.03 LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA

AeroGal	LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-01/13	00
		FECHA	PÁGINA
		31-ene-13	3 de 6

INSPECTION CHECK LIST
LISTA DE INSPECCIÓN

Check Off item Alter Inspecting
Marque los artículos que se hayan Inspeccionado.

A.- **AIRCRAFT TECHNICAL AREAS (continued)**
Secciones técnicas de la Aeronave (continuación)

	Sealed Sello N.-	A 319	A 320
12. Access panel-Air conditionning compartments Panel de acceso al comp. de aire acondicionado			
13. Disposable water tank access panel Panel de acceso al tanque de agua desechable			
14. Lower 41 Inferior 41			
15. Lower 43 Inferior 43			
16. Mail bags- Aft cargo compartment Sacos de correo- Bodega Posterior			
17. Mail bags- Forward compartment Sacos de correo- Bodega delantera			
B.- COOCKPIT **CABINA DE MANDO** **1. Complete floor area** Superficie completa del piso			
2. Behind instrumental panel Detrás del panel de instrumentos			
3. Seats, life jackets, pockets Asientos, chalecos salvavidas y bolsillos			
4. Garbage area Compartimientos de basura			

01.01.04 LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA

AeroGal	LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-01/13	00
		FECHA	PÁGINA
		31-ene-13	4 de 6

INSPECTION CHECK LIST
LISTA DE INSPECCIÓN

Check Off item Alter Inspecting
Marque los artículos que se hayan Inspeccionado.

	Sealed Sello N.-	A 319	A 320
5. Undermeath all seats Debajo de todos los asientos			
6. Oxygen mask compartments Compartimientos de las máscaras de oxigeno			
C. FRONT / BACK GALLERY **COCINA DELANTERA / POSTERIOR**			
1. Garbage compartment Compartimiento de basura			
2. Storage Compartment Compartimiento de almacenaje			
3. Drawers, ice buckets, tray carries Gavetas, cubetas para el hielo, portador de bandejas			
4. Drinking fountains **Fuentes de agua potable**			
5. Water cups **dispenser** Distribuidor de vasos desechables			
6. Galleys Cocinas			
7. Upper and lower compartments and drawers Compartimientos y gavetas superiores e inferiores			
8. Food carts **Carros de comida**			
9. Liquor Boxes Cajas de licor			

01.01.05 LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA

AeroGal	LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-01/13	00
		FECHA	PÁGINA
		31-ene-13	5 de 6

INSPECTION CHECK LIST
LISTA DE INSPECCIÓN

Check Off item Alter Inspecting
Marque los artículos que se hayan Inspeccionado.

	Sealed Sello N.-	A 319	A 320
D. CABIN AREA **ZONA DE LA CABINA**			
1. Ceiling panels (seals) Paneles del techo (sellos)			
2. Ceiling panels- lavatory (seals) Paneles del techo-(lavabos)			
3. Oxygen Bottle compartments Compartimientos de las botellas de oxigeno			
4. Fire extinguisher compartment Compartimiento de extintor			
5. Movie projector compartment Compartimiento del proyector de peliculas			
6. Forward and aft coat closets Guardarropas delantero y trasero			
7. Fordward and lear lavatories Lavabos delanteros y traseros			
• **Containers Under sink** Los recipientes debajo del lavamanos			
• **Tonel compartment** Compartimiento de las toallas			
• **Sanitary napkin compartment** Compartimiento de toallas sanitarias			
• **Waste material compartment** Compartimiento de los desperdicios			
• **Behind and underneath toilet** Detrás y debajo del inodoro			
8. Storage comp "ts and visible access panels (seals) Compartimientos de almacenaje y paneles de Acceso visible (sellos)			
9. Fly Kit Caja de vuelos			

01.01.06 LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA

AeroGal	LISTA DE INSPECCIÓN DE LA AERONAVE ANTES DE LA SALIDA	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-01/13	00
		FECHA	PÁGINA
		31-ene-13	6 de 6

INSPECTION CHECK LIST
LISTA DE INSPECCIÓN

Check Off item Alter Inspecting
Marque los artículos que se hayan Inspeccionado.

	Sealed Sello N.-	A 319	A 320
D. CABIN AREA (continued) **ZONA DE LA CABINA (continuación)**			
10.First aid kits Cajas de primeros auxilios			
11. Magazine storage closets Armarios para las revistas			
12. Storage areas under flight attendants sea (jumps seat) Almacenaje bajo los asientos de las azafatas			

Remarkers: (Please report anything unusual in space provide below)
Observaciones: (Sírvase escribir en este espacio todo lo que le parezca extraño)

Inspected by the following individuals:
Inspeccionado por las siguiente personas:
1.–
2.–
3.–

And witnessed by:
Delo cual son testigos:
1.-
2.-
3.-

Signature of Supervisor
Firma del Supervisor

Note: The completion of checklist by designated personnel indicates a search of these areas was made prior to arrival in the United Status. It does not constitute a guarantee that controlled substances or material will not be subsequently found in the areas searched upon arrival in the United states.

Nota: la inspección de acuerdo con esta lista , llevada a cabo por el personal asignado, indica que estas secciones se registraron antes de la llegada de la aeronave a los Estados Unidos. No garantiza que no se encuentren substancias controladas u otros materiales ilícitos en estas secciones cuando la aeronave llegue a los Estados Unidos

01.01.07 OJT (ON THE JOB TRAINING)

AeroGal

OJT TRAINING RECORD
PASSENGER AREA

CODIGO	REVISION
FECHA	PAGINA

AGENT : ---------- ID # : ---------- AIR CARRIER : ---------- YEAR : ----------

FROM: ---------- TRAINING PERIOD: TO: ----------

Diligencie este formato cuando el agente se encuentre calificado para desempeñar en cada asignación. Tanto el instructor como el agente deberán firmar para dejar constancia que el agente ha recibido entrenamiento apropiado en el lugar de trabajo y está calificado para desempeñar la función. Al final del periodo de entrenamiento, se debe aplicar una evaluación que abarque todos los aspectos.

DAYS / POSITION	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	POSITION HOURS	AGENT INITIAL	LIDER SIGNATURE
CONCILIACION DE EQUIPAJES EN LOS PATIOS																																		
CUSTODIA DE EQUIPAJES AREA NARCOTICOS																																		
CUSTODIA EQUIPAJES/ ACARREOS CARGA NACIONAL INTERTERNACIONAL																																		
DIAMANTE DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE																																		
ENTREGA Y RECEPCION DE CODIGOS																																		
ACCESO AERONAVE																																		
INSPECCION DE LA AERONAVE																																		
PERNOCTAS																																		
INSPECCION ACCESOS/ FILTROS/HANGAR																																		
CARGA NACIONAL/INSPECCION RX																																		
																											TOTAL HOURS							

REMARKS :

TO BE INCLUDED IN TRAINING FILE

VERIFICADO POR:
FIRMA:
SUPERVISOR:
LIDER:

01.01.08 VERIFICACION DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE

AeroGal	VERIFICACION DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-02/13	00
		FECHA	PÁGINA
		25-jun-13	1 de 1

TIPO DE AERONAVE : _____ MATRICULA: _____

VUELO: _____ FECHA: _____

LISTA DE VERIFICACION DE SEGURIDAD

AREAS A VERIFICARSE

	SI	NO	OBSERVACIONES
1. Comportamiento de equipajes de mano			
✓ Racks			
2. Interior de la aeronave			
✓ Lavabos			
✓ Cocina			
✓ Galleys			
✓ Baños			
✓ Ropero A319			
✓ Recipientes de basura			
3. Asientos			
✓ Bolsillos en respaldo de los Asientos			
✓ Estantes de revistas			
✓ Lugares debajo de los asientos			
✓ Cabina de pasajeros			
✓ Cabina de mando			
4. Exterior de la aeronave			
✓ Tren de nariz			
✓ Trenes principales			
5. Bodegas de carga			
✓ Delantera			
✓ Posterior			

AGENTE DE SEGURIDAD: _____

FIRMA: _____

01.01.09 HOJA DE PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO DE LOS ARCOS DETECTORES DE METAL (WTMD)

AéroGal	HOJA DE PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO DE LOS ARCOS DETECTORES DE METAL (WTMD)	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-02/14	00
		FECHA	PÁGINA
		20-jun-14	1 de 1

MARCA: MODELO:			NUMERO DE SERIE:		LUGAR:	
DATOS DE LA CALIBRACION DE EQUIPO:		ANTES DEL CHEQUEO			ANTES DEL CHEQUEO	
		PROGRAMA		SENSIBILIDAD	PROGRAMA	SENSIBILIDAD
POSICION DE LA OTP	DIRECCION DE RECORRIDO	RESULTADOS DE LA OTP √: ALARMA X: NO ALARMA			OBSERVACIONES MEDIDAS CORRECTIVAS ADOPTADAS	
BRAZO DERECHO	ENTRADA SALIDA					
CADERA DERECHA	ENTRADA					
	SALIDA					
ESPALDA	ENTRADA					
	SALIDA					
TOBILLO DERECHO	ENTRADA					
	SALIDA					
NOMBRE DEL FUNCIONARIO QUE REALIZA LAS PRUEBAS			FIRMA:		FECHA:	

01.01.10

EVALUACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD/PROVEEDOR

Nombre del Evaluado: Nombre del Evaluador de la compañía:
Fecha: Estación:

A. Aptitudes	B. Evaluación del Empleado	C. Evaluación de la compañía *	D. Evaluación Final
CONOCIMIENTO DEL EMPLEO (conocimientos actualizados, qué nivel de conocimiento tiene la persona)			
COMPETENCIA (qué nivel de capacidad para cumplir su trabajo está demostrando)			
CALIDAD DE TRABAJO (minuciosidad, precisión, eficiencia)			
CANTIDAD DE TRABAJO (cumple las normas de la unidad según las condiciones normales)			
CONCENTRACIÓN (se mantiene en un nivel adecuado de concentración o se distrae fácilmente)			
CONFIANZA (es confiable la persona en la tarea de seguridad que desempeña)			
ADAPTABILIDAD (se adapta fácilmente la persona a las nuevas condiciones de trabajo que se solicita)			
MOTIVACIÓN (muestra motivación en el trabajo que realiza y la mantiene constantemente)			
RELACIONES HUMANAS (es cortés en el trato con los pasajeros, personal de la compañía, personal de otras compañías y del aeropuerto)			
RELACIONES DENTRO DE LA UNIDAD			
HÁBITOS DE TRABAJO (aplicación, perseverancia, iniciativa, confiabilidad, puntualidad y habilidad para cumplir plazos)			
HABILIDADES DE COMUNICACIÓN (escrita y oral)			
ORGANIZACIÓN Y LIDERAZGO (habilidades inter-personales)			

D. COMENTARIOS DEL EVALUADOR:

E. RECOMENDACIONES DEL EVALUADOR: con respecto a las metas identificadas/objetivos o necesidades de entrenamiento (indique en qué área y cuando)

- La calificación final se obtendrá del promedio de la evaluación del empleado y de la compañía.
- La puntuación es el rango de 1 a 5 puntos, siendo 1 el menor y 5 el más alto.
- Recomendación adicional: La presente evaluación debe ser elaborada con letra legible sin tachones ni enmendaduras.
- La evaluación al personal de seguridad a cargo de la compañía, será efectuado por los supervisores de seguridad AV y/o Jefes de estación donde sea aplicable, sean estas en estaciones nacionales o internacionales

01.01.11 CONTROL DIAMANTE DE SEGURIDAD

AeroGal	CONTROL DIAMANTE DE SEGURIDAD	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-05/12	02
		FECHA	PÁGINA
		16-ago-12	1 de 1

No. Vuelo	DESTINO FINAL

MATRICULA AVION _____ AGENTE DE SEGURIDAD _____

FECHA: DIA MES AÑO

HORA DE LLEGADA A POSICION _____ HORA PUSH BACK _____

VEHÍCULOS QUE INGRESAN AL DIAMATE DE LA AERONAVE

PERSONAS QUE INGRESAN AL DIAMANTE DE LA AERONAVE

No.	NOMBRES Y APELLIDOS	IDENTIFICACION	EMPRESA Y/O AREA	HORA INGRESA	HORA SALE	FIRMA
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						

CATERING	CAMIÓN No.		SELLO No.		CONDUCTOR	
VEHÍCULOS DE COMBUSTIBLE	CAMIÓN No.		CONDUCTOR			HORALLEGA: HORA SALE:
CONTROL ANTINARCÓTICO	NOMBRE DE POLICIAS		NOMBRE CAN		HORA PEDIDIO	HORA INICIAN: HORA CULMINAN:

NOVEDADES:

_____

_____

_____
AGENTE DE SEGURIDAD
FIRMA

01.01.12 DISCREPANCIAS Y/O FALLAS DE SEGURIDAD NOTIFICADAS

AeroGal	DISCREPANCIAS Y/O FALLAS DE SEGURIDAD NOTIFICADAS	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-06/15	00
		FECHA	PÁGINA (S)
		25-mar-15	1 de 1

DISCREPANCIAS Y/O FALLAS DE SEGURIDAD NOTIFICADAS

FECHA: _____ **APTO:** _____

NOMBRE: _____ **CARGO/FUNCIÓN:** _____

VUELO: _____ **HORA:** _____

1. ATRASO A SU PUESTO DE TRABAJO ASIGNADO: ---------- ☐
2. MALA PRESENTACION PERSONAL: ---------- ☐
3. NO ACATAR DISPOSICIONES DE SEGURIDAD AVIANCA: ---------- ☐
4. NO CUMPLIR LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD PARA EL PUESTO ASIGNADO ---------- ☐
5. NO ARCHIVAR LA DOCUMENTACION COMPLETA CUANDO ES DESIGNADO ---------- ☐
6. ESTAR EN ESTADO DE EBRIEDAD O PRESENTAR ALIENTO A LICOR ---------- ☐
7. PROVOCAR DEMORAS EN LA OPERACIÓN POR NO CUMPLIR PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD. ------ ☐
8. ABANDONO DEL PUESTO DE TRABAJO SIN AUTORIZACIÓN DEMOSTRADA ---------- ☐
9. NO PORTAR LA TCA Y/O LOS EQUIPOS DE SEGURIDAD EPP EN LAS ÁERAS OPERATIVAS ---------- ☐
10. AMENAZAR Y/O AGREDIR VERBAL O FISICAMENTE A OTRAS PERSONAS ---------- ☐
11. SOBORNAR O RECIBIR SOBORNOS DE USUARIOS POR SERVICIOS PRESTADOS ---------- ☐
12. NO PORTAR LA TCA DE CIRCULACION Y/O CCA DE CONDUCCION DEL ATTO O PORTARLA CADUCADA
13. NO PORTAR LA TARJETA DE IDENTIFICACION DE LA COMPANIA ASISTENTE ---------- ☐
14. PROPICIAR COMENTARIOS O ARGUMENTOS INAPROPIADOS QUE AFECTEN LA IMAGEN DE COMPAÑEROS, SUPERVISORES O JEFES DE LA COMPAÑÍA ---------- ☐
15. UTILIZAR LA TCA FUERA DEL TURNO DE TRABAJO PARA FINES NO RELACIONADOS CON EL MISMO --- ☐
16. OMITIR REGISTRAR O NO INFORMAR NOMBRES, DATOS O EVENTOS RELACIONADOS CON LA OPERACIÓN DE ACUERDO A LOS PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS ---------- ☐
17. NO REALIZAR EL COTEJO DE EQUIPAJE ENTRE SEGURIDAD Y OTRAS AREAS ---------- ☐

DESCRIPCIÓN: ----------

_____ _____

NOMBRE Y FIRMA PERSONA NOTIFICADA **NOMBRE Y APELLIDO LÍDER DE TURNO**

_____

NOMBRE Y FIRMA SUPERVISOR/A AVIANCA

01.01.13 PASAJEROS EN CONDICIÓN JURÍDICA O ADMINISTRATIVA NOTIFICACIÓN AL PILOTO AL MANDO

AeroGal	PASAJEROS EN CONDICIÓN JURÍDICA O ADMINISTRATIVA NOTIFICACIÓN AL PILOTO AL MANDO	CÓDIGO	REVISIÓN
			01
		FECHA	PÁGINA (S)
			1 de 1

1. FECHA		2. ESTACION		3. MATRICULA	
4. VUELO		5. RUTA PAX		6. COMANDANTE	
7. NOMBRE DEL PASAJERO / OS				8. NACIONALIDAD / ES	
9. DEPORTADO / OS ☐		10. INADMITIDO / OS ☐		11. REO / OS ☐	
12. SEXO DEL PASAJERO		F ☐	M ☐		OBSERVACIONES
13. EL PASAJERO VIAJA POR DISPOSICIÓN AUTORIDAD COMPETENTE		SI ☐		NO ☐	
14. EL PASAJERO HA TRATADO DE ESCAPAR DE LA CUSTODIA		SI ☐		NO ☐	
15. EL PASAJERO TIENE ANTECEDENTES DE VIOLENCIA		SI ☐		NO ☐	
16. EL PASAJERO TIENE ANTECEDENTES DE AUTOLESIONES		SI ☐		NO ☐	
17. MIEMBROS DE LA FAMILIA DEL PASAJERO VIAJAN EN EL MISMO VUELO		SI ☐		NO ☐	
18. NOMBRE DE LOS FAMILIARES (1)					
19. NOMBRE DE LOS FAMILIARES (2)					
20. EL ESTADO MENTAL Y / O FISICO DEL PASAJERO EN CONDICIÓN JURÍDICA					
NORMAL: ☐		ALTERADO: ☐		AGRESIVO: ☐	
21. OBSERVACIÓN DE LA CONDUCTA DEL PASAJERO					
22. INFORMACIÓN ADICIONAL QUE PERMITA ANALIZAR EL RIESGO DE LA SEGURIDAD DEL VUELO					
MEDIDAS ESPECIALES A CONSIDERAR PARA EL TRANSPORTE DEL PASAJERO					
SE REQUIERE CUSTODIOS		SI ☐		NO ☐	No.
NOMBRE DE LOS CUSTODIOS					
1.					
2.					
APROBACIÓN RESPONSABLE DE SEGURIDAD				NOMBRE Y FIRMA:	
SI ☐		NO ☐			
NOTIFICACIÓN AL COMANDANTE					
NOMBRE Y FIRMA:					

01.01.14 REPORTE NOVEDADES EN LA OPERACIÓN

AeroGal	REPORTE NOVEDADES EN LA OPERACIÓN	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-25/12	00
		FECHA	PÁGINA
		17-ago-12	1 de 1

FECHA		PERSONA QUE REPORTA	

LUGAR DONDE SE PRESENTO LA NOVEDAD	BASE		AEROPUERTO		CARGA	CATERING

AREA DONDE SE PRESENTO LA NOVEDAD				TIPO DE NOVEDAD			
	Vuelo		Plataforma		Violación de normas		Bienes de Aerogal
	Check - in		Avión		Fraude / Sabotaje / Robo		Mercancías Peligrosas
	Counter		Sala de Embarque		Maltrato de Equipaje		Operativo de Seguridad
	Banda detrás counter		Catering		Contrabando		Narcoticos
	Tomografo		Carga		Documentación		Otros / cual ?
	Banda Selección		Otro Cuál?		Armas		
	Selección / Tránsitos				Daño de equipo		
	Control de Rayos X						

RELATO DE LOS HECHOS

DOCUMENTOS ANEXOS

FIRMA DE QUIEN REPORTA

FIRMA JEFE INMEDIATO

01.01.15 REGISTRO DE ARMAS

AeroGal	REGISTRO DE ARMAS	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-09/15	01
		FECHA	PÁGINA
		08/abr/2015	1 de 1

FECHA:	ESTACION	No. DE VUELO	DESTINO

No. PRECINTO	PROPIETARIO	NACIONALIDAD

DETALLE

TIPO DE ARMA	No. SERIE	MARCA	CANTIDAD DE ALIMENTADORA	CANTIDAD DE CARTUCHOS	OBSERVACIONES

NOMBRE AGENTE SE SEGURIDAD:	**FIRMA:**
NOMBRE OFICIAL RESPONSABLE:	**FIRMA:**

NOTIFICACIÓN AL COMANDANTE

NOMBRE Y FIRMA:

01.01.16 CONTROL ACCESO AERONAVE

AeroGal	CONTROL ACCESO AERONAVE	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-06/16	02
		FECHA	PÁGINA
		16-ago-12	1 de 1

FECHA: DIA MES AÑO MATRICULA AVION: HOJA: DE

DESTINO Y No. VUELO	

Procedencia y No. de Vuelo	Hora de Ingreso Tripulación	Hora inicio Abordaje		Hora Real de Salida	Tiempo y motivo de demora

No.	NOMBRES Y APELLIDOS	IDENTIFICACION	HORA ENTRADA	HORA SALIDA	HORA ENTRADA	HORA SALIDA	EMPRESA Y/O AREA	MOTIVO ENTRADA	FIRMA
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									

Número de trolleys:	Nos. Sellos		Hora ingreso:	Hora salida:	
Hora arribo PIT:	Hora de apertura puertas:	Cierre de Puertas:	Desembarque: primer pax	Desembarque: primer pax	
Nombre y Firma del Agente		Push back:	Embarque primer pax:	Embarque primer pax:	

01.01.17 REGISTRO DE RECEPCIÓN Y/O CONOCIMIENTO DE INFORMACIÓN

		CÓDIGO	REVISIÓN
AeroGal	**REGISTRO DE RECEPCIÓN Y/O CONOCIMIENTO DE INFORMACIÓN**	SA-F-07/15	00
		FECHA	**PÁGINA (S)**
		02-abr-15	1 de 1

FECHA	NOMBRE	APELLIDO	NO. CÉDULA	NOMBRE DEL DOCUMENTO	FIRMA

01.01.18 REGISTRO DE CUSTODIA DE AERONAVE EN PERNOCTA

AeroGal	REGISTRO CUSTODIA DE AERONAVE EN PERNOCTA	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-11/15	00
		FECHA	PÁGINA
		08-jun-15	1 de 1

FECHA: DIA MES AÑO **ESTACIÓN:** _____

EMPRESA SEGURIDAD	

No	MATRÍCULA AERONAVE	HORA ARRIBO	PIT ASIGNADO	HORA INICIA PERNOCTA	HORA TERMINA PERNOCTA	AGENTE DE SEGURIDAD	No. IDENTIFICACIÓN	FIRMA	OBSERVACIONES

FIRMA SUPERVISOR/LIDER DE SEGURIDAD

01.01.19 CONTROL DE EQUIPAJE EN BODEGA

AeroGal	CONTROL DE EQUIPAJES DE BODEGA	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-24/12	04
		FECHA	PÁGINA
		06-Feb-15	1 de 2

AGENTE RAMPA 1	HORA INGRESO	HORA SALIDA	AGENTE DE RAMPA 2	HORA INGRESO	HORA SALIDA

TRASPORTE DE ARMAS	SI	NO	NUMERO DE SELLO DE SEGURIDAD	OBSERVACIONES

FECHA	MATRICULA AERONAVE	No. VUELO	DESTINO	TOTAL BODEGA DELANTERA	TOTAL BODEGA POSTERIOR	OBSERVACIONES

FIRMA AGENTE DE SEGURIDAD

01.01.20 CONTROL DE EQUIPAJES PATIO DE MALETAS

AeroGal	CONTROL DE EQUIPAJE PATIO DE MALETAS			CÓDIGO	REVISIÓN
				SA-F-16/12	02
				FECHA	PÁGINA
				17-ago-12	1 de 1
Vuelo:	Fecha:	Matricula Avión:	Agente de Seguridad:	Destino:	
Hora 1er. Equipaje	Hora último equipaje:	Total equipajes:	Transporte de armas: SI ☐ NO ☐	Número de sello de seguridad:	

1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
10	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**
19	**20**	**21**	**22**	**23**	**24**	**25**	**26**	**27**
28	**29**	**30**	**31**	**32**	**33**	**34**	**35**	**36**
37	**38**	**39**	**40**	**41**	**42**	**43**	**44**	**45**
46	**47**	**48**	**49**	**50**	**51**	**52**	**53**	**54**

01.01.21 PASAJEROS INSPECCIONADOS POR ANTINARCOTICOS Y PERSONAL EN BAGROOM

AeroGal	PASAJEROS INSPECCIONADOS POR ANTINARCOTICOS Y PERSONAL EN BAGROOM	CÓDIGO	REVISIÓN
		SA-F-24/12	04
		FECHA	PÁGINA
		06-Feb-15	1 de 2

FECHA	AGENTE DE SEGURIDAD	NOMBRE OFICIAL DE POLICIA PERFILES	NOMBRE OFICIAL DE POLICIA NARCOTICOS	NOMBRE RESPONSABLE SEGURIDAD AEROPUERTO

No	HORA REVISION	NOMBRE PASAJERO	N. PASAPORTE	No. VUELO	DESTINO	No. SECUENCIA	No. TAQUILLA	TIPO DE EQUIPAJE	OBSERVACIONES
1									
2									
3									
4									
5									
6									

CONTROL PERSONAL AGENTE DE RAMPA

No.	NOMBRE	EMPRESA	HORA DE INGRESO	HORA DE SALIDA	FIRMA
1					
2					
3					
4					

FIRMA AGENTE DE SEGURIDAD

01.01.21 REGISTRO SEGURIDAD CATERING

AeroGal	REGISTRO SEGURIDAD CATERING	CODIGO	REVISION
			00
		FECHA	PAGINA
		06-MAR-16	1 de 1

No.	FECHA	NOMBRE DEL AGENTE DE SEGURIDAD	HORA DE INICIO DE PROCESO	No. DE VUELO DE SALIDA	NOMBRE DE LA PERSONA QUE PREPARA LOS TROLLEYS	No. DE TROYLES	No. DE SELLOS DE TROYLLES	PESO DE LOS TROYLLES	NOMBRE DEL CONDUCTOR DEL CAMION	No. De SELLOS DEL CAMION	HORA DE TERMINACION DE PROCESO	OBSERVACIONES
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												