CHILE

DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL

MANUAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PRIVADA EN LOS RECINTOS AERONÁUTICOS

INDICE

		Pág.
I.	INTRODUCCIÓN	1
II.	OBJETIVO GENERAL	2
III.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	2
IV.	MATERIA	
	CAPITULO 1 DEFINICIONES	3
	CAPITULO 2 CÓDIGO AERONÁUTICO	8
	CAPITULO 3 REGLAMENTO DAR 17	9
	CAPITULO 4 PROGRAMA NACIONAL SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL	17
	CAPITULO 5 DAN 17 03, CREDENCIALES Y PERMISOS AEROPORTUARIOS	45
	CAPITULO 6 DAN 17 02, SERVICIOS DE SEGURIDAD PRIVADA EN RECINTOS AERONÁUTICOS	57
	CAPITULO 7 DAP 14 01, SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO	72
	CAPITULO 8 PROGRAMA NACIONAL SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA	80
	CAPITULO 9 OPERACIÓN DE EQUIPOS DE RAYOS X	99
V.	CUESTIONARIO DE PREGUNTAS Y RUBRICA EVALUACIÓN OPERADOR DE EQUIPOS DE RAYOS X	114
VI.	CUESTIONARIO DE PREGUNTAS	121

I. INTRODUCCION

La seguridad de la aviación civil es uno de los objetivos primordiales de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), desempeñando un rol relevante las Empresas de Seguridad Privada que prestan servicios en los aeropuertos u otros recintos sometidos al control de la DGAC, para contribuir a la aplicación de medidas preventivas contra actos de interferencia ilícita; siendo complementarias a las labores desarrolladas por el Personal de Seguridad (AVSEC) de la DGAC.

Asimismo, conforme al artículo 1° del DL 3607, tratándose de entidades ubicadas en aeródromos u otros espacios sometidos al control de la Autoridad Aeronáutica, las atribuciones que se otorgan en ese Decreto Ley a Carabineros de Chile serán ejercidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Por otra parte, acorde al artículo 3° de la Ley N° 16.752, corresponde a la DGAC, dictar normas técnicas en resguardo de la seguridad de los recintos aeroportuarios.

Consecuente con lo anterior, el personal de seguridad privada que se desempeñe en aeródromos y recintos aeronáuticos, deberá poseer las competencias necesarias para realizar sus funciones y deberá recibir instrucción apropiada, debidamente certificada y a través del presente manual, para obtener la credencial correspondiente.

II. OBJETIVO GENERAL

Dar a conocer a los Servicios de Seguridad Privada que cuentan con acreditación OS-10 de Carabineros de Chile, la normativa de seguridad de la aviación civil, con el propósito que puedan desempeñarse en los Aeropuertos y otros espacios sometidos al control de la Autoridad Aeronáutica.

III. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Capacitar a supervisores, asesores y jefes de seguridad, para actualizar y fortalecer sus competencias profesionales en el ámbito de la seguridad privada y de aviación civil, con el objeto de prevenir actos ilícitos que puedan afectar sus operaciones que desarrollan en los Aeropuertos y otros espacios sometidos al control de la Autoridad Aeronáutica.

- Otorgar habilidades y destrezas y principios básicos para el perfeccionamiento y especialización en el ámbito de la seguridad privada aeroportuaria de los sistemas de seguridad establecidos en la normativa DAN 17 02, que deberán aplicar en el desempeño de sus funciones.

- Otorgar a los servicios de seguridad privada las competencias requeridas para desempeñar sus funciones de conformidad a los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC).

IV. MATERIA

El presente manual de instrucción de seguridad privada en recintos aeronáuticos está orientado para dar cumplimiento a la instrucción complementaria y recurrente, establecida en la Normativa DAN 17 02, siendo dirigido a la formación del Jefe de Seguridad, del Supervisor de Seguridad, del Vigilante Privado, del Guardia de Seguridad y el Operador de equipos Rayos X.

Esta instrucción complementaria y recurrente será una actividad de autoaprendizaje donde cada interesado deberá instruirse con el presente manual, el cual se encontrará publicado en la página web de la DGAC.

CAPÍTULO 1
DEFINICIONES

AUTORIDAD AERONAUTICA
La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

AUTORIDAD AEROPORTUARIA
La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil responsable de la administración del aeródromo.

ACTO DE INTERFERENCIA ILICITA
Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, lo siguiente:
a) Apoderamiento ilícito de aeronaves,
b) Destrucción de una aeronave en servicio,
c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
e) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
f) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

ACTUACIÓN HUMANA
Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

AGENTE ACREDITADO
Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporcione controles de seguridad, que estén aceptados o exigidos por la autoridad aeronáutica, respecto de la carga o el correo.

ARMA
Todo elemento u objeto cortante, punzante, contundente o de otra naturaleza que esté hecho o que pueda ser utilizado para el ataque o defensa.

AUDITORIA DE SEGURIDAD
Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

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

CARGA O CORREO DE ALTO RIESGO
La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

a) Hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
b) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o
c) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

d) Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un estado, al respecto.

CARGA Y CORREO DE TRANSBORDO
La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquella en la que llegaron.

CERTIFICACIÓN
Evaluación formal y confirmación otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en materias de seguridad de aviación, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

CONTROL DE SEGURIDAD
Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

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

CREDENCIAL AEROPORTUARIA (TARJETA DE INGRESO CONTROLADO DE AERÓDROMOS)
Documento otorgado por la autoridad aeronáutica que acredita autorización para el ingreso y circulación de personas en el interior de los aeródromos o área restringidas de la unidad otorgante.

EQUIPAJE
Artículos trasladados por los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

EQUIPAJE DE TRANSFERENCIA ENTRE LINEAS 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 involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO
Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

EQUIPAJE NO IDENTIFICADO
Equipaje que se encuentra en un aeródromo, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeródromo o cuyo propietario no puede ser identificado.

EQUIPAJE NO RECLAMADO
Equipaje que llega al aeródromo y que ningún pasajero recoge ni reclama.

EQUIPO DE SEGURIDAD
Dispositivo de carácter especializado que se utiliza, individualmente o como parte de un sistema, para la prevención de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, sus instalaciones y servicios.

ESTUDIO DE SEGURIDAD
Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que pudieran aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la formulación de recomendación de medidas correctivas.

EXPEDIDOR RECONOCIDO
Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen las reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

EXPLOTADOR DE AERONAVES
Persona que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando su dirección técnica. Se presume explotador al propietario de la aeronave.

INSPECCIÓN
Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinado a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

INSPECCIÓN DE SEGURIDAD
Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil a una línea aérea, a un aeródromo o a otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.

INSPECCION DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE
Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.

MERCANCÍAS PELIGROSAS
Todo objeto o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, los bienes, el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o que estén clasificados conforme a dichas instrucciones.

OBJETO PROHIBIDO
Aquella cosa o bien cuyo traslado en la cabina de pasajeros no está permitida por ser peligrosa, tales como, tijeras, abrecartas, elementos metálicos punzantes y otros.

OFICIAL DE SEGURIDAD DE A BORDO
Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para

prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL
Toda actividad destinada a trasladar en aeronaves a pasajeros o cosas de un lugar a otro con fines de lucro.

PARTE AERONÁUTICA
Área de movimiento de un aeródromo y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

PARTE PÚBLICA
La zona de un aeródromo y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero.

PASAJEROS EN TRÁNSITO
Pasajeros que salen de un aeródromo en el mismo vuelo en que llegaron.

PASAJEROS Y EQUIPAJES DE TRANSFERENCIA
Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

PASAJERO PERTURBADOR
Un pasajero que no respeta las normas de conducta de un aeródromo o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal del aeródromo o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeródromo o a bordo de la aeronave.

PERSONA NO ADMISIBLE
Persona a quien le es, o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

PASE DE ACCESO PARA VEHÍCULOS (PAV)
Documento otorgado por la autoridad aeroportuaria para identificar y autorizar el ingreso y movimiento de los vehículos que requieran circular en la parte aeronáutica de la unidad emisora.

PRINCIPIOS RELATIVOS A FACTORES HUMANOS
Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento, para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

PROCEDIMIENTO AERONÁUTICO
Disposiciones de la DGAC que regulan la aplicación de las normas o que establecen en detalle los procesos a seguir para dar cumplimiento a las materias contenidas en la reglamentación aeronáutica.

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

PRUEBA DE SEGURIDAD
Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

PUESTO CONTROL DE ACCESO
Espacios definidos en el recinto aeroportuario, distinto a las salas de embarque, donde se controla el acceso de personas y vehículos que requieran acceder a la parte aeronáutica de un aeródromo y que han sido debidamente autorizados.

PUESTO CONTROL DE SEGURIDAD
Espacios definidos en el recinto aeroportuario, ubicados y equipados con medios humanos y técnicos, destinados al control previo de pasajeros y sus equipajes, bultos, especies o artículos, con el objeto de impedir el ingreso de elementos que puedan constituir riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas o aeroportuarias.

SEGURIDAD
Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.

SUMINISTROS
Para Consumo (Avituallamiento): Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.
Para llevar (Mercancías): Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES
Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

VERIFICACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE
Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

ZONA ESTÉRIL
Área de un aeródromo situado entre un Puesto de Control de Seguridad o de Acceso y las aeronaves, cuyo acceso se encuentra restringido y controlado por la autoridad aeronáutica.

ZONA SEGURIDAD RESTRINGIDA
Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo, identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga; los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

CAPÍTULO 2
LEY 18.916
CÓDIGO AERONÁUTICO

2.1 Artículo 1°. El Estado de Chile tiene la soberanía exclusiva del espacio aéreo sobre su territorio.

2.2 Artículo 2°. Las aeronaves, sean nacionales o extranjeras, que se encuentren en el territorio o en el espacio aéreo chileno, y las personas o cosas a bordo de ellas, están sometidas a las leyes y a la jurisdicción de los tribunales y de las autoridades chilenas.

2.3 Artículo 65. El comandante de la aeronave es la única y máxima autoridad a bordo. Es el encargado de la dirección de la aeronave principal responsable de su conducción segura de acuerdo con las regulaciones de circulación aérea y el manual de operaciones de vuelo del explotador. Tiene potestad disciplinaria sobre la tripulación, autoridad sobre los pasajeros y el control total sobre la aeronave y la carga transportada.

2.4 Artículo 183. La autoridad aeronáutica a que se refiere este código es la Dirección General de Aeronáutica Civil, a menos que se haga mención expresa a la Junta de Aeronáutica Civil.

2.5 Artículo 184. Corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil conocer y sancionar las infracciones de este código, de las leyes y reglamentos sobre aeronáutica y de las instrucciones que ella dicte en el ejercicio de sus atribuciones, salvo las que correspondan a la Junta de Aeronáutica Civil, todo ello sin perjuicio de las facultades de los Tribunales de Justicia.

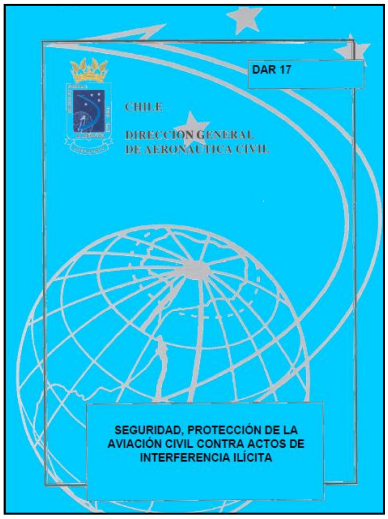
2.6 Artículo 194 bis. Los que sin emplear violencia, amenaza de violencia ni intimidación atentaren en contra de una aeronave en vuelo o en servicio o realizaren actos que pongan o puedan poner en peligro la vida, la integridad personal o la salud de sus pasajeros o tripulantes, serán sancionados con presidio menor en su grado medio a máximo.

2.7 Artículo 195. El que transportare o hiciere transportar objetos peligrosos para la seguridad de la aeronave, sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias, será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados medio a máximo o multa de treinta a doscientos ingresos mínimos mensuales. En igual pena incurrirá quien ordenare emprender el vuelo y quien condujere la aeronave, con exceso de peso o mala distribución de la carga.

CAPÍTULO 3
REGLAMENTO DAR 17

3.1 Principios generales

3.1.1 El Reglamento DAR 17, tiene como objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general, en todos los asuntos relacionados con la protección contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.



3.1.2 Asimismo la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es la autoridad aeronáutica encargada de elaborar y aplicar normas, métodos, procedimientos e instrucciones para salvaguardar la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, controlando su cumplimiento y teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficiencia de los vuelos, tanto nacionales como internacionales.

3.1.3 La DGAC establecerá las normas, disposiciones, métodos y procedimientos técnicos necesarios con el propósito de: a) proteger la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita; y b) permitir dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

3.2 ORGANIZACIÓN

Organización Nacional y Autoridad Competente

3.2.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) establece un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, mediante normas y procedimientos, que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

3.2.2 La Sección Seguridad de Aviación de la DGAC es la responsable de la preparación, ejecución y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

3.2.3 La DGAC definirá y asignará tareas a sus dependencias, explotadores de aeropuertos y aeronaves, entidades involucradas y responsables de la implementación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y coordinará dichas actividades con otras autoridades del Estado.

3.2.4 La DGAC preparará y ejecutará un Programa Nacional de Instrucción para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Este programa de instrucción estará diseñado para garantizar la eficiencia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

3.2.5 La DGAC pondrá a disposición de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que operan en su territorio y otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y/o de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos de dicho programa.

Operaciones Aeroportuarias

3.2.6 En cada aeródromo que preste servicios a la aviación civil se establecerá por escrito, aplicará y mantendrá actualizado un Programa de Seguridad de Aeródromo apropiado para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

3.2.7 En cada aeródromo que preste servicios a la aviación civil, deberá existir una autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles de seguridad.

3.2.8 Se establecerá un Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil en cada aeródromo que preste servicios a la aviación civil, para ayudar a la autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, tal como se estipula en el Programa de Seguridad de Aeródromo.

Explotadores de Aeronaves

3.2.9 Los explotadores del transporte aéreo comercial deberán aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el que será aprobado por la DGAC.

3.3 Control de Calidad

3.3.1 El personal que aplique los controles de seguridad en la aviación civil será objeto de verificación de antecedentes, conforme al ordenamiento legal vigente y según los procedimientos de selección.

3.3.2 El personal que aplique los controles de seguridad deberá tener todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y deberá recibir instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Programa Nacional de Instrucción. La DGAC establecerá normas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas.

3.3.3 El personal que lleve a cabo las operaciones de inspección, deberá haber sido objeto de certificación, de conformidad con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.

3.3.4 La aplicación de medidas de seguridad deberán estar sujetas a verificaciones periódicas para determinar el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. La DGAC determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo.

3.4 Medidas Preventivas de Seguridad

3.4.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

3.4.2 Medidas relativas al Control de Acceso

a) La autoridad aeronáutica controlará el acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeródromos que presten servicios a la aviación civil con el objeto de evitar el ingreso de personas no autorizadas.

b) La DGAC establecerá en cada aeródromo que preste servicio a la aviación civil, zonas de seguridad restringidas, basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realicen las autoridades nacionales competentes.

c) La DGAC establecerá sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Verificará la identidad en los puntos de inspección designados, antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.

d) La DGAC verifica los antecedentes de las personas que soliciten autorización para acceder sin escolta a las zonas de seguridad restringidas, antes de autorizar el acceso a estas zonas, debiendo realizar dicha verificación en forma periódica.

e) En las zonas de seguridad restringidas, la autoridad aeronáutica supervisará la circulación de personas hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a las mismas.

f) La Dirección General de Aeronáutica Civil inspeccionará a todas las personas que no sean pasajeros a las que se autorice el acceso a zonas de seguridad restringida, así como los artículos que transporten.

g) El mismo tratamiento del párrafo anterior, recibirán los artículos que sean transportados al interior de las zonas de seguridad restringidas.

3.4.3 Medidas relativas a las Aeronaves

a) La autoridad aeronáutica controlará que los explotadores realicen las inspecciones de seguridad de las aeronaves que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial.

b) Los explotadores adoptarán de medidas para garantizar que cada vez que los pasajeros de vuelos comerciales desembarquen de la aeronave, no dejen objetos a bordo de la misma.

c) Los explotadores del transporte aéreo comercial adoptaran medidas apropiadas para asegurar que durante el vuelo, personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.

d) Los explotadores del transporte aéreo comercial adoptarán las medidas de seguridad necesarias para que toda aeronave esté protegida de ingresos no autorizados desde el momento en que comience la verificación o inspección, hasta su salida.

e) Los explotadores aplicarán controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves, cuando las mismas no estén en zonas de seguridad restringida.

3.4.4 Medidas relativas a los Pasajeros y a su Equipaje de Mano

a) La Dirección General de Aeronáutica Civil establecerá las medidas necesarias para que se inspeccione a los pasajeros y su equipaje de mano antes que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.

b) La autoridad aeronáutica controlará que en las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen trasbordos, los pasajeros y su equipaje de mano puedan ser inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave.

c) La DGAC se asegurará que los pasajeros y el equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estén protegidos contra interferencias, desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave. Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otras personas sin inspección, deberán ser sometidos a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave, según lo indiquen las circunstancias.

d) La autoridad aeronáutica establecerá en un aeródromo medidas para proteger a los pasajeros en tránsito y a su equipaje de mano de interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeródromo de tránsito.

3.4.5 Medidas relativas al Equipaje de Bodega

a) La autoridad aeronáutica se asegurará que el equipaje de bodega se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial.

b) La Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial se proteja contra interferencias no autorizadas, a partir del momento en que se inspeccione o que el explotador acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.

c) Los explotadores del transporte aéreo de pasajeros no transportarán el equipaje de éstos que no esté a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección adicional por parte de la autoridad aeronáutica.

d) La autoridad aeronáutica exigirá que el equipaje de bodega destinado al trasbordo, se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo de pasajeros.

e) Los explotadores de aeronaves de transporte aéreo de pasajeros deberán transportar únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado e inspeccionados de conformidad con las normas pertinentes.

f) Los explotadores aéreos pasajeros establecerán procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado, los cuales deberán basarse en la evaluación de riesgos realizada por la autoridad competente.

3.4.5 Medidas relativas a la Carga, el Correo y otros Artículos

a) La DGAC asegurará que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo de pasajeros.

b) Los explotadores aéreos deberán disponer que la carga y el correo que se transporten en una aeronave de pasajeros, estén protegidos de interferencias a partir del momento o el punto en que se hayan aplicado los controles de seguridad.

c) La autoridad aeronáutica establecerá un procedimiento para la aprobación de agentes acreditados, cuando dichos agentes participen en la aplicación de controles de seguridad.

d) Los explotadores no aceptarán transportar carga en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo de pasajeros, a menos que un agente acreditado confirme y demuestre que se aplican los controles de seguridad o que el envío sea sujeto a controles de seguridad por parte de la autoridad aeronáutica.

e) La Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales, se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se los cargue en la aeronave.

f) La autoridad aeronáutica aplicará los controles de seguridad a que deban someterse la carga y el correo que hayan de transportarse en aeronaves exclusivamente de carga, los que se deberán basar en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por la autoridad competente.

3.4.6 Medidas Relativas a Categorías Especiales de Pasajeros

a) Los explotadores aéreos y autoridades encargadas del traslado de una persona sometida a procedimiento judicial, deberán dar cumplimiento a los procedimientos de seguridad establecidos, por la autoridad aeronáutica.

b) El comandante de la aeronave podrá impedir el embarque o desembarcar a un pasajero insubordinado cuya conducta constituya un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga, denunciando o entregando al responsable de los hechos al personal de la autoridad aeronáutica para ser puesto a disposición del organismo policial más próximo.

c) Los explotadores aéreos deberán incluir en sus programas de seguridad medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros que hayan sido sometidos a procedimientos judiciales.

d) La autoridad aeronáutica, los explotadores y pilotos al mando de aeronaves deberán estar informados en los casos en que viajen pasajeros sometidos a procedimientos judiciales, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados.

e) Aquellos pasajeros que se embarquen en una aeronave, aunque estén legalmente autorizados para portar armas, deberán, antes de iniciar el vuelo, descargarlas en presencia de la autoridad aeronáutica y luego entregarlas al comandante de la aeronave o a quien éste designe, para ser transportadas en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el vuelo y restituirlas una vez finalizado el mismo.

f) La Dirección General de Aeronáutica Civil evaluará con los organismos competentes, las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que en vuelos internacionales, oficiales de seguridad de a bordo, puedan viajar armados en aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de solicitudes se considerarán sólo si existen acuerdos al respecto entre ambos países.

3.5 Métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita

Prevención

a) La DGAC adoptará medidas cuando exista información fidedigna que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita con el fin de protegerla, si aún está en tierra, para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo, si la aeronave ya ha salido.

b) Cuando exista información fidedigna de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, la Autoridad Aeronáutica dispondrá que se inspeccione la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos, notificando previamente al explotador de dicho procedimiento.

c) La DGAC en conjunto con los organismos competentes, asegurarán que se adopten las medidas necesarias para investigar, neutralizar y/o eliminar, si es necesario, los objetos que se sospechen sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeródromos.

d) La Autoridad Aeronáutica dispondrá que en los aeródromos se preparen Planes de Contingencia y se asignen los recursos para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. De igual forma, los planes de contingencia de la red aeronáutica, se verificarán con regularidad.

Respuesta

a) Producido un acto de Interferencia ilícita, la DGAC podrá solicitar, de acuerdo a las circunstancias, el apoyo a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, Fuerzas Armadas y otros organismos competentes, con el propósito de hacer frente a dicha contingencia.

b) La Autoridad Aeronáutica adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en territorio Chileno hasta que ésta pueda continuar su viaje.

c) La DGAC coordinará con el Estado del explotador de la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito, y notificará de esta circunstancia al Estado de destino supuesto o declarado.

d) Cuando en territorio nacional haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, la DGAC notificará dicho aterrizaje al Estado de matrícula y al Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido, toda otra información pertinente de que disponga a ambos Estados mencionados, a cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones, a cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomado como rehenes, y a cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

CAPÍTULO 4
PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL

4.1 Asignación de responsabilidades

Autoridad Aeronáutica

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es la autoridad competente designada por el Estado de Chile, como responsable de la seguridad de la aviación civil:

a) Elaborar y proponer la normativa de seguridad, para dar cumplimiento a los Convenios, Protocolos y Anexos internacionales sobre seguridad de la aviación civil.
b) Proponer la adopción de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.
c) Evaluar las amenazas a la seguridad de la aviación civil, en coordinación con los Ministerios y organismos del Estado que correspondan.
d) Evaluar las vulnerabilidades a la seguridad de la aviación civil, en coordinación con el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.
e) Establecer una metodología para la gestión de los riesgos relacionados con la seguridad de la aviación civil, en coordinación con el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.
f) Elaborar y mantener actualizado el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).
g) Elaborar y mantener actualizado el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC).
h) Elaborar y mantener actualizado el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea (PNSCA).
i) Elaborar y mantener actualizado el Programa nacional de instrucción de seguridad de la aviación civil (PNISAC).
j) Coordinar con los organismos del Estado y otras entidades del país, la implementación de los diversos aspectos del PNSAC.

k) Establecer las coordinaciones sobre seguridad y facilitación.
l) Asesorar en los proyectos de construcción o modificación a la infraestructura aeroportuaria.
m) Proponer temas para la agenda de las sesiones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

A través del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA) tendrá las siguientes responsabilidades:

a) Aplicar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
b) Notificar a los usuarios del sistema aeronáutico el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
c) Coordinar con los aeródromos, empresas aéreas, de servicios y otras entidades interesados o responsables de la implementación de los diversos aspectos del PNSAC.
d) Examinar y aprobar los Programas de seguridad y Planes de contingencia de los aeródromos, explotadores de aeronaves, terminales de aeródromos, empresas de servicios y de otras organizaciones con responsabilidad en el ámbito de la seguridad.
e) Proporcionar los servicios de seguridad en los aeródromos, con las instalaciones, personal competente, medios técnicos, equipos de comunicaciones y servicios de apoyo.
f) Examinar y aprobar los Programas de seguridad de las agencias de carga aérea, correo, courier y expedidores, así como otorgarles su acreditación, si procede.
g) Implementar el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.
h) Examinar y aprobar los estudios de Seguridad de los aeródromos e instalaciones aeronáuticas.
i) Implementar el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea.
j) Difundir entre los usuarios del sistema aeronáutico los programas, normas y procedimientos de seguridad, mediante cursos, talleres, seminarios, entre otros.
k) Aplicar las medidas de seguridad de acuerdo a los niveles de amenaza, incluyendo su difusión.

Autoridad aeroportuaria

La autoridad aeroportuaria responsable de la administración del aeródromo deberá:

a) Establecer y mantener un Programa de Seguridad del Aeródromo (PSA), de acuerdo al procedimiento específico que dicte la autoridad aeronáutica, que incluirá medidas de seguridad específicas para el aeródromo.
b) Establecer y mantener un Plan de Contingencia de Aeródromo (PCA), de acuerdo al procedimiento específico que dicte la autoridad aeronáutica, que incluirá los procedimientos y medidas para responder a los actos de interferencia ilícita.
c) Designar un Jefe de seguridad del aeródromo, que será el encargado de coordinar y fiscalizar la aplicación del PNSAC y PSA local.
d) Presidir el Comité Local de Seguridad de Aviación Civil, convocarlo, preparar las actas correspondientes, de conformidad con los requisitos establecidos en el PNSAC.
e) Coordinar con organismos del Estado, operadores aéreos, explotadores de terminales aéreos, empresas de servicios y otras entidades del aeródromo involucrados, para dar cumplimiento al programa de seguridad.
f) Revisar periódicamente los contenidos del PSA y PCA con el objeto de mantener los estándares de seguridad necesarios y proponer la aprobación de enmiendas.
g) Difundir y distribuir las copias o partes pertinentes del PSA y PCA.

h) Validar, previo a la aprobación DASA, los Programas de seguridad y Planes de contingencia de los explotadores de aeronaves, terminales de aeródromos, empresas de servicios y de otras organizaciones con responsabilidad en el ámbito local.

Explotadores de terminales aéreos

Los representantes de los explotadores de terminales aéreos deberán:

a) Coordinar con la autoridad aeroportuaria las materias de seguridad de la aviación civil que sean de su competencia.
b) Capacitar a su personal en materias de seguridad de la aviación civil.
c) Elaborar y mantener actualizado un programa de seguridad (PSE) que detalle las medidas preventivas de seguridad, y que sea concordante con el PNSAC, Programa de Seguridad del aeródromo y con el Plan de Contingencia del aeródromo, y someterlo a revisión y aprobación formal por la autoridad aeronáutica.
d) Implementar un plan de contingencia que contemple los procedimientos y medidas de respuesta frente a un acto de interferencia ilícita, y que sea concordante con el Plan de Contingencia del Aeródromo.
e) Designar un Jefe de Seguridad, quien actuará como nexo con la autoridad aeroportuaria en materias de su competencia, y encargado de la aplicación del programa.
f) Participar en el Comité de Seguridad del aeródromo.
g) Colaborar con la autoridad aeroportuaria con sus recursos disponibles, para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.
h) Disponer de un sistema de seguridad privada para brindar protección a sus instalaciones con acceso a la parte aeronáutica y/o zonas de seguridad restringidas.
i) Disponer de pruebas periódicas y evaluación del programa de seguridad y plan de contingencia, para cautelar su eficacia.

Explotador del terminal aéreo de carga

El representante del explotador del terminal aéreo de carga deberá:

a) Coordinar con la autoridad aeroportuaria las materias de seguridad de la aviación civil que sean de su competencia.
b) Contar con un sistema de control de acceso al terminal de carga con personal de seguridad privada.
c) Elaborar y mantener actualizado un programa de seguridad (PSE) y un plan de contingencia y someterlo a revisión y aprobación formal por la autoridad aeronáutica
d) Coordinar los ingresos al terminal de carga con las concesiones y subconcesiones.
e) Designar un Jefe de Seguridad, quien actuará como nexo con la autoridad aeroportuaria en materias de su competencia, y encargado de la aplicación del programa.
f) Participar en el Comité de Seguridad del aeródromo.
g) Colaborar con la autoridad aeroportuaria con sus recursos disponibles, para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.
h) Disponer de pruebas periódicas y evaluación del programa de seguridad y plan de contingencia, para cautelar su eficacia.

Explotadores de Aeronaves

Los explotadores de aeronaves nacionales e internacionales que operan en los aeródromos deberán:

a) Elaborar y mantener vigente un Programa de Seguridad (PSE) para proteger sus operaciones contra actos de interferencia ilícita, armonizado con los requisitos del PNSAC y de acuerdo al procedimiento específico, y someterlo a revisión y aprobación formal por la autoridad aeronáutica. El programa deberá considerar los objetivos, la organización, los procedimientos, medidas y recursos para proteger a su personal, pasajeros, instalaciones, aeronaves, equipaje de bodega, carga y correo.
b) Implementar un plan de contingencia (PCA), que contemple procedimientos y medidas de respuesta eficaces contra los actos de interferencia ilícita, acorde con el plan de contingencia del aeródromo, y someterlo a revisión y aprobación formal por la autoridad aeronáutica.
c) Cumplir las medidas de seguridad especiales dispuestas por la autoridad aeronáutica, acorde al estado de alerta correspondiente.
d) Disponer de pruebas periódicas y evaluación del programa de seguridad y plan de contingencia, para cautelar su eficacia.
e) Instruir a su personal en materias de seguridad de la aviación civil.
f) Disponer de un sistema de seguridad privada, aprobado por la DGAC, para el control de acceso desde sus instalaciones a la parte aeronáutica, y para la protección a sus aeronaves, equipaje de bodega, carga y correo.

Empresas de Servicios

Las empresas de servicios que operan en los aeródromos deberán:

a) Elaborar y mantener actualizado un programa de seguridad (PSE) para proteger sus operaciones contra actos de interferencia ilícita, en concordancia con los requisitos del PNSAC y de acuerdo al procedimiento específico, y someterlo a revisión y aprobación formal por la autoridad aeronáutica.
b) Implementar un plan de contingencia (PCA), que contemple procedimientos y medidas de respuesta eficaces contra los actos de interferencia ilícita, acorde con el plan de contingencia del aeródromo, y someterlo a revisión y aprobación formal por la autoridad aeronáutica.
c) Cumplir las medidas de seguridad especiales dispuestas por la autoridad aeronáutica, acorde al estado de alerta correspondiente.
d) Disponer de pruebas periódicas y evaluación del programa de seguridad y plan de contingencia, para cautelar su eficacia.
e) Instruir a su personal en materias de seguridad de la aviación civil.
f) Disponer de un sistema de seguridad privada, aprobado por la DGAC, para el control de acceso desde sus instalaciones a la parte aeronáutica.

Autoridad Policial

En conformidad a sus leyes y reglamentos, dentro de la esfera de su competencia, la participación de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones, en el ámbito de la seguridad de aviación consistirá en:

a) Prevención y represión de delitos en la parte pública del aeródromo.
b) Vigilancia y patrullaje en las áreas públicas de los terminales de aeródromos, a fin de identificar personas y/o actividades que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.
c) Proveer información a la autoridad aeronáutica, sobre eventos que puedan significar amenazas a la aviación civil.
d) Ingresar a la parte aeronáutica y áreas estériles a requerimiento de la autoridad aeronáutica.
e) Participar a nivel ejecutivo en el Centro de Resolución de Crisis y a nivel operativo en el Comité de Seguridad del Aeródromo, y Centro Operaciones de Seguridad (COS), según corresponda.

En conformidad a lo establecido en el Reglamento DAR-17, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá solicitar, de acuerdo a las circunstancias, el apoyo a las Fuerzas de Orden y Seguridad Públicas, con el propósito de hacer frente a un acto de interferencia ilícita.

La participación de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública estará contemplada en los Planes de Contingencia de los Aeródromos (PCA).

Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública deberán instruir a su personal en los procedimientos de seguridad de la aviación civil, pertinentes a las tareas asignadas en el PCA.

Fuerzas Armadas

En conformidad a lo establecido en el Reglamento DAR-17, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá solicitar, de acuerdo a las circunstancias, el apoyo a las Fuerzas Armadas, con el propósito de hacer frente a un acto de interferencia ilícita.
Las Fuerzas Armadas podrán desempeñar funciones de apoyo a la autoridad aeronáutica, en el ámbito de su competencia.

Otros Servicios Públicos

Los servicios públicos que cumplen funciones en los aeródromos son: el Servicio Nacional de Aduanas, el Servicio Agrícola y Ganadero y el Servicio Nacional de Pesca, entre otros.

Los servicios públicos enunciados en el párrafo anterior, participan y contribuyen a la seguridad de aviación, a través de sus actividades fiscalizadoras. Asimismo, se ha considerado la participación de un representante de ellos en el Comité de Seguridad del aeródromo.

Los servicios públicos que cumplen funciones en los aeródromos apoyarán a la autoridad aeronáutica, con recursos y medios para responder a un acto de interferencia ilícita, en conformidad a las tareas coordinadas y asignadas en el plan de contingencia de los aeródromos.

Los Servicios Públicos que cuentan con instalaciones en un aeródromo, con acceso a la zona de seguridad restringida, deberán contar con Programas de Seguridad y Planes de Contingencia aprobados por la autoridad aeronáutica.

4.2 Comité Local de Seguridad de Aviación Civil

En los aeródromos clase A y B, y aquellos que determine la autoridad aeronáutica, se establecerá un Comité Local de Seguridad de Aviación Civil, para apoyar a la autoridad aeroportuaria en la coordinación y aplicación de normas, procedimientos y medidas de seguridad para proteger a la aviación contra actos de interferencia ilícita.

El Comité Local de Seguridad de Aviación Civil de un aeródromo estará constituido por el Jefe del aeródromo, quien lo presidirá y convocará, por representantes de los organismos públicos que cumplen funciones en él, por el explotador de terminal aéreo; por los explotadores de aeronaves que operan en él, y por las empresas que operan en el recinto aeroportuario.

El Comité Local de Seguridad de Aviación Civil tendrá las siguientes atribuciones:

a) Coordinar la elaboración y aplicación de procedimientos y medidas de seguridad en el aeródromo.
b) Examinar la aplicación del programa de seguridad y plan de contingencias del aeródromo, inclusive las medidas y recomendaciones para mejorarlo.
c) Coordinar la aplicación de los programas de seguridad y planes de contingencia de los explotadores aéreos y empresas de servicios.
d) Proponer acciones tendientes a mejorar las medidas de seguridad.
e) Informar la nueva normativa y procedimientos de seguridad.

El Comité Local de Seguridad de Aviación Civil se reunirá al menos cuatro (04) veces al año y efectuará reuniones extraordinarias para notificar a los participantes del comité, los estados de alerta declarados por la autoridad aeronáutica u otras situaciones que requieran coordinaciones para implementar o fortalecer las medidas de seguridad.

4.3 Protección de aeródromos e instalaciones, aeronaves y servicios de navegación aérea

Designación de zonas de seguridad restringidas

a) La DGAC establecerá, previa evaluación de riesgos de seguridad, las zonas en que se llevarán a cabo operaciones vitales para el funcionamiento seguro y continuo de la aviación civil, definiéndolas como zonas de seguridad restringidas en los Programas de Seguridad de cada aeródromo.

b) Las zonas de seguridad restringida en los aeródromos y aquellas situadas fuera de los límites de estos, estarán debidamente consignadas y descritas en el programa de seguridad del aeródromo y estudio de seguridad respectivo.

c) Las zonas de seguridad restringidas de un aeródromo podrán incluir, entre otras, todas las zonas de salida y llegadas de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga; los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

d) El acceso a estas zonas de seguridad restringidas será controlado, acorde a lo establecido en la normativa, procedimientos de seguridad y en los programas de seguridad del aeródromo.

Protección de las zonas de seguridad restringidas

a) Las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos, bajo la responsabilidad de la autoridad aeronáutica, serán resguardadas contra actos de interferencia ilícita por medio de una combinación de medidas de protección físicas, controles de personas o vehículos, con el objeto de impedir el acceso no autorizado a las mismas.

b) En los aeródromos se delimitará la parte pública y la parte aeronáutica, mediante un sistema de seguridad que considere uno o más de los siguientes aspectos: cercos perimetrales; caminos interiores para patrullajes; sistemas de vigilancia a través de circuitos cerrados de televisión y otros medios físicos; puestos control de acceso en determinadas zonas de los aeródromos, dotados con personal de seguridad y medios técnicos, para el control e inspección de personas, vehículos y los artículos que éstos porten o transporten, que requieran ingresar a la plataforma u otras zonas restringidas de la parte aeronáutica.

c) Se establecerán Puestos Control de Seguridad (PCS) habilitados con equipos y personal de seguridad aeroportuaria, para la inspección de personas y equipajes de mano, acorde a lo establecido en la normativa y procedimientos respectivos.

d) El acceso a las zonas de seguridad restringida de los aeródromos se controlará por medio de un sistema de credenciales y pases aeroportuarios, administrado por la DGAC, establecido para personas y vehículos.

e) En casos calificados se autorizará el ingreso a las zonas de seguridad restringidas de una persona cuyos antecedentes no hayan sido verificados, debiendo en tal caso ser identificado y escoltado en todo momento, por alguna persona que cuente con la debida acreditación, hasta que abandone la zona restringida.

f) Las instalaciones de los Explotadores de Terminales Aéreos, concesionarios, subconcesionarios y servicios públicos, que cuenten con accesos hacia la parte aeronáutica, deberán contar con una autorización de la autoridad aeroportuaria. Para estos

efectos deberá incorporar a su Programa de Seguridad, el detalle del sistema de seguridad que utilizará para el control de ingreso de personas y vehículos, comprendida la inspección, cuando accedan desde sus instalaciones a la zona de seguridad restringida. El sistema a implementar deberá contar con guardias de seguridad privada, cumpliendo con lo establecido en el Decreto Ley Nº 3.607 y la norma DAN 17 02 sobre seguridad privada.

4.4 Control de Acceso – Requisitos Generales

La DGAC establecerá normas para el otorgamiento de credenciales aeroportuarias, Tarjeta Ingreso Controlado de Aeródromos (TICA), y pases de vehículos (PAV). En esas normas se dispone el alcance, requisitos de otorgamiento, zonas, tipos de usuarios y criterios de otorgamiento.

El acceso a las zonas de seguridad restringida de los aeródromos comprenderá los siguientes aspectos:

a) Control de pasajeros con su respectiva tarjeta de embarque.
b) Control de personal de los servicios públicos y empresas privadas que desempeñen funciones en la parte aeronáutica, con su respectiva Credencial TICA, extendida por la DGAC.
c) Control de tripulaciones de vuelo, provistos de su uniforme y licencia aeronáutica vigente, cuando corresponda.
d) Control de usuarios ocasionales, autorizados a ingresar a la parte aeronáutica, portando una credencial facilitada por la DGAC.
e) Control de vehículos públicos o privados que desempeñan funciones en la plataforma, provistos de Pase de Acceso Vehicular (PAV), extendido por la DGAC.
f) Control de vehículos eventuales, autorizados a ingresar a la parte aeronáutica a realizar determinado cometido, provisto de una PAV facilitado por la DGAC.

4.5 Control de Acceso de personas

a) Se permitirá a los pasajeros, el acceso a las zonas de seguridad restringida que estén designadas para su uso durante el proceso de embarque, previa inspección y que estén provistos y presenten para su control la tarjeta de embarque otorgada por un explotador aéreo, que identifique al pasajero.

b) El acceso del personal de los servicios públicos y empresas privadas a las zonas de seguridad restringida se efectuará portando la correspondiente credencial aeroportuaria, durante el cumplimiento de las funciones en la parte aeronáutica.

c) Las personas y los artículos que transporten, previo a su ingreso a la zona de seguridad restringida, serán inspeccionadas en los puestos de control de seguridad definidos por la autoridad aeroportuaria.

Durante el procedimiento para otorgar credenciales, la DGAC controlará que:

- Las solicitudes individualicen al trabajador.
- Las solicitudes sean verificadas previamente conforme a las funciones que va a cumplir en el aeródromo.

- Se verifiquen los antecedentes del solicitante de credencial, conforme a información otorgada por los organismos policiales y el certificado de antecedentes proporcionado por el Servicio de Registro Civil, que acompaña la solicitud.
- La capacitación obligatoria establecida.

d) Los datos oficiales de la credencial TICA estarán establecidos en la norma aeronáutica específica.

e) Las oficinas responsables de la emisión de credenciales aeroportuarias serán los Subdepartamentos Zonas Aeroportuarias, Aeropuerto Arturo Merino Benítez y el DASA.

f) Sin perjuicio de lo anterior este sistema estará controlado y verificado por la Sección Seguridad Aeroportuaria del DASA.

g) Previo a la entrega de una credencial aeroportuaria, la autoridad aeroportuaria garantizará que el portador fue sometido a capacitación en materias de seguridad aeroportuaria, con el objeto de que tengan un conocimiento básico de las medidas de seguridad aplicables en cada unidad.

h) Cada aeródromo deberá informar periódicamente al DASA, Sección Seguridad Aeroportuaria, las credenciales y PAV extraviados, sustraídos y no devueltos, así como deberán mantener los listados actualizados.

4.6 Verificación de Antecedentes

a) La DGAC verificará los antecedentes de las personas que soliciten autorización para acceder sin escolta a las zonas de seguridad restringidas, antes de autorizar el acceso a estas zonas. El Programa de seguridad de aeródromo establecerá esta obligación.

b) El Programa de seguridad del aeródromo deberá contemplar los procedimientos de detalle para el ingreso de personas con escolta a las zonas de seguridad restringidas, debiendo, en la medida de lo posible, verificar los antecedentes penales de los requirentes.

c) La DGAC podrá verificar los antecedentes, aleatoriamente, del personal que lleva a cabo controles e inspecciones de seguridad.

d) En el caso que un extranjero requiera credenciales aeroportuarias para cumplir labores en las zonas de seguridad restringidas, deberá documentar que está autorizado o habilitado para realizar el correspondiente acto o contrato. Así como su residencia legal en el país, lo que verificará la DGAC.

e) Cada aeródromo mantendrá los registros de verificación de antecedentes por un plazo de cuatro (4) años para el personal de la DGAC y de dos (02) años para las otras entidades que requieran ingresar a las zonas restringidas.

f) La autoridad aeroportuaria no otorgará credencial para el ingreso a la parte aeronáutica a aquellas personas que registren órdenes de detención o de arraigo decretadas por los Tribunales de Justicia; a quienes hayan sido condenados por delitos calificados como terroristas y en aquellos casos en que los solicitantes puedan constituir un riesgo para la

seguridad de la aviación, de acuerdo a antecedentes que obren en poder de la autoridad aeronáutica.

4.7 Control de Acceso de Vehículos

Durante el procedimiento para otorgar pases a vehículos la DGAC controlará que:

- Todas las solicitudes para los pases sean presentadas por el representante de la empresa a la autoridad aeroportuaria.

- Las solicitudes presentadas sean verificadas previamente para establecer la justificación de acceso, en atención a las funciones que va a cumplir en el aeródromo.

a) Los datos oficiales del pase de acceso estarán establecidos en la norma aeronáutica específica.

b) Cada aeródromo deberá otorgar Pases Vehiculares, describiendo en el Programa de seguridad respectivo, con el suficiente nivel de detalle, las normas sobre expedición, control, responsabilidades, criterios de autorización, tipos de pases, requisitos particulares, entre otros.

c) La DGAC otorgará el mínimo de pases para vehículos, a fin de evitar la autorización no justificada.

d) Cada vehículo deberá exhibir el pase correspondiente (PAV) de forma visible, y sus conductores deberán cumplir con los controles e inspecciones de seguridad establecidos por la autoridad aeroportuaria, para ingresar a una zona restringida.

e) La DGAC fiscalizará que los conductores de vehículos motorizados que deban circular por la parte aeronáutica, estén debidamente calificados para conducir el tipo de vehículo y que hayan recibido instrucción por parte de la autoridad aeroportuaria, sobre los requisitos de seguridad para conducir y circular en la parte aeronáutica.

f) La entrega del pase para los vehículos se efectuará en conformidad a lo dispuesto en el procedimiento que regula el Sistema de Credenciales Aeroportuarias y pases de vehículo.

g) La DGAC dispondrá que se inspeccionen y controlen los vehículos que requieran acceso a zonas de seguridad restringida, así como los artículos que transporten.

4.8 Suspensión, cambio de diseño o formato de credenciales y pases de acceso de vehículos

a) La autoridad aeronáutica en casos calificados podrá suspender las credenciales y PAV vigentes, ante un acto de interferencia ilícita o de acuerdo a los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad, efectuada por la autoridad competente y otorgará permisos especiales que será autorizado a ingresar y circular por las zonas restringidas. Esta medida se mantendrá hasta que la autoridad aeronáutica determine que la situación fue superada.

b) La Dirección General de Aeronáutica Civil efectuará cambios en el diseño o formato de las credenciales, considerando el 4 % del total de credenciales perdidas, extraviadas o sustraídas a los usuarios o por razones de seguridad, decretadas por la autoridad aeronáutica.

Protección del perímetro aeroportuario

El cerco de seguridad deberá extenderse a todo el perímetro del aeródromo y si esto no es posible, se deberá dar cobertura a todos aquellos puntos vulnerables del recinto en forma prioritaria con base a una evaluación de riesgos de seguridad elaborada por el aeródromo.

Los cercos perimetrales, deben ser barreras de seguridad permanentes y considerar a lo menos:

a) Que su estructura no interfiera con el funcionamiento de los equipos técnicos de apoyo a la navegación aérea.
b) Que se encuentren emplazados a una distancia igual o superior a 3 metros de cualquier obstáculo cercano (postes, árboles, equipos, materiales, vehículos, etc.).
c) Que se reduzcan al mínimo indispensable los accesos al perímetro aeroportuario y que éstos permanezcan cerrados si no se utilizan.
d) Que edificios, muros y otros obstáculos permanentes que existan y se usen como parte de la barrera física, estén controlados y sean inspeccionados aleatoriamente.
e) Que su instalación sea disuasiva y dificulte la intromisión subrepticia de personas y fauna.
f) Que cuenten con señalética disuasiva.
g) Que cuenten con iluminación de seguridad adecuada, en los sectores en que existan edificaciones.
h) Que exista un camino perimetral interior que permita el paso de vehículos y personal de seguridad y emergencia en todo tiempo.

Los Programas de seguridad de aeródromo describirán los cercos perimetrales, quedando sus requisitos establecidos en la norma técnica específica.

La autoridad aeroportuaria dispondrá que se efectúen patrullajes perimetrales de vigilancia.

La circulación de personas y vehículos en la zona de seguridad restringida será supervisada por personal DGAC. Se aplicará inspección aleatoria e imprevisible, como medida disuasiva adicional, intensificando el registro, cuando la autoridad aeronáutica declare un estado de alerta "Amarilla" o alerta "Roja".

Iluminación

Cada Aeródromo establecerá en sus Programas de seguridad el sistema de iluminación que comprenderá, a lo menos, iluminación de la plataforma, y los puestos de estacionamiento aislado de aeronaves, instalaciones de ayuda para la navegación aérea, edificaciones y Puestos de Control de Acceso, evaluando constantemente las condiciones de seguridad de la instalación.

Protección de las aeronaves

Los explotadores de aeronaves son responsables de la seguridad de sus aeronaves de transporte comercial, para lo cual aplicarán los procedimientos establecidos en sus programas de seguridad, que consideren la protección contra actos de interferencia ilícita.

Los explotadores de aeronaves deberán contar con un sistema de seguridad privada para efectuar las labores de resguardo de sus aeronaves, de acuerdo a las normas establecidas.

El sistema deberá considerar personal necesario para la seguridad de las aeronaves de trasporte comercial:

a) Control y registro de ingreso/salida de las personas desde y hacia las aeronaves en servicio.
b) Control y registro de la circulación de las personas y vehículos alrededor de las aeronaves cuando estas se encuentren en servicio.
c) Control de los suministros, equipajes de bodega, catering, carga y correo al momento de ser cargados a bordo de las aeronaves.
d) Protección de las aeronaves mientras se mantengan con las puertas abiertas y escalas remotas en las zonas de seguridad restringidas.
e) Cierre y/o bloqueo de las puertas de las aeronaves cuando éstas no se encuentren en servicio.
f) Efectuar la supervisión de los pasajeros que abordan la aeronave en estacionamientos remotos.

Los explotadores de aeronaves deberán realizar verificaciones de seguridad de sus aeronaves, de acuerdo a lo establecido en sus programas de seguridad o conforme a la evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes, a lo menos:

a) Aeronaves que pernocten durante la noche.
b) Lugar donde se estacionen las aeronaves.

Los explotadores de aeronaves deberán efectuar inspecciones de seguridad previas al vuelo de las aeronaves de transporte comercial, con el objeto de descubrir si existen objetos sospechosos

o se han ocultado armas, explosivos u otros artefactos peligrosos, que puedan poner en riesgo la seguridad del vuelo.

Las inspecciones de seguridad de sus aeronaves, considerarán los siguientes aspectos:

a) Registro documental de la inspección física.
b) Control de todas las personas que deban ingresar por razones de servicio a la aeronave.
c) La inspección de seguridad deberá incluir el interior y exterior de la aeronave.

Los explotadores de aeronaves efectuarán inspecciones de seguridad en sus aeronaves en los siguientes casos:

a) Si las aeronaves han estado fuera de las zonas de seguridad restringidas.
b) Aeronaves que han estado sin atención o protección.
c) Si se aprecian sellos rotos en la aeronave o se tenga evidencia que su seguridad ha sido comprometida.
d) En los casos que la autoridad aeronáutica lo requiera por aumento del nivel de amenaza.
e) Si la aeronave se encuentra bajo amenaza o con medidas adicionales de seguridad.
f) Si el Estado de matrícula solicita medidas adicionales de seguridad.

Los explotadores de aeronaves efectuarán verificaciones de seguridad a las aeronaves en tránsito que:

a) Se ha mantenido el control efectivo de la aeronave.
b) Se haya realizado una inspección de seguridad antes de poner en servicio de aeronave.

Los explotadores de aeronaves deberán tener un registro de las inspecciones o verificaciones de seguridad por un periodo mínimo de 60 días.

Los explotadores de aeronaves adoptarán las medidas de seguridad necesarias para que sus aeronaves estén protegidas de ingresos no autorizados desde el momento en que comience la verificación o inspección, hasta su salida.

Los explotadores de aeronaves deberán disponer el cierre de todas las puertas exteriores y retirar el equipo de embarque (escalas, pasarelas, otros), cuando ella no esté en servicio. En caso contrario, deberá mantener personal de seguridad privada como responsable de la protección de la aeronave.

Los explotadores de aeronaves deberán verificar que los pasajeros que desembarcan, no dejan artículos a bordo de la aeronave en las paradas de escalas en tránsito de los aeródromos.

La autoridad aeroportuaria en coordinación con el explotador de aeronaves, adoptarán las medidas de seguridad correspondientes para las operaciones que se consideren bajo amenaza, ubicando a la aeronave en un puesto aislado definido en el aeródromo, el que deberá ser protegido por el explotador de aeronaves y además mediante patrullajes a intervalos irregulares.

La autoridad aeronáutica en coordinación con el explotador de aeronaves adoptará medidas apropiadas para proteger una aeronave, cuando haya sospecha fundada que puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, de acuerdo a los procedimientos consignados en los respectivos planes de contingencia.

Los explotadores de aeronaves deberán adoptar las medidas para acreditar la veracidad de la información contenida en sus respectivos manifiestos de pasajeros, así como para la identificación de los pasajeros en el momento del embarque, mediante la exhibición de la respectiva cedula nacional de identidad o del pasaporte, tratándose de pasajeros extranjeros no residentes en el país.

La autoridad aeroportuaria realizará fiscalizaciones periódicas para evidenciar que los explotadores de aeronaves realicen las inspecciones y/o verificaciones de seguridad de las aeronaves que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial.

Los explotadores de aeronaves adoptarán las medidas apropiadas para que, durante el vuelo, impidan el ingreso no autorizado de personas al compartimiento de la tripulación de vuelo, dichas medidas serán detalladas en su programa de seguridad.

Instalaciones y servicios para la navegación aérea

La DGAC efectuará Estudios de Seguridad en los aeródromos para identificar las instalaciones y servicios para la navegación aérea, así como los relacionados a la aviación, situados tanto en el aeródromo como fuera del mismo, que son indispensables para la prestación continua de los servicios de la aviación civil y operaciones aéreas.

El programa de seguridad y el plan de contingencia del aeródromo, según corresponda, contemplará medidas para proteger los aeródromos, las instalaciones y servicios durante las operaciones normales o de contingencia.

La autoridad aeronáutica ha establecido en los aeródromos Clase A y B un servicio de seguridad aeroportuaria (AVSEC), con los medios y recursos necesarios, consistentes en dependencias e instalaciones, normativa, procedimientos, personal especialista y equipamiento de seguridad para las inspecciones, vigilancia y control.

Medidas de seguridad en la parte pública

La DGAC establecerá, en la medida de lo posible, medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo.

La DGAC, como resultado de una evaluación de riesgos de seguridad, coordinará con los organismos policiales y explotadores de terminales de pasajeros las medidas de seguridad en la parte pública que se estimen convenientes.

Objetos retenidos

Tratándose de artículos que constituyan un riesgo para la seguridad del vuelo, no se permitirá su transporte por el pasajero o en su equipaje de mano a bordo de la cabina de una aeronave.

Estos artículos serán retenidos en el puesto de control de seguridad por el personal de seguridad aeroportuaria, conforme al procedimiento de detalle que dicte la autoridad aeronáutica.

Los explotadores de aeronaves son responsables de retirar desde el Puesto Control de Seguridad los elementos retenidos, de manera documentada bajo firma, transportándolos para su embarque a la aeronave, los que se entregarán a sus propietarios en el punto de destino, conforme al procedimiento establecido en su programa de seguridad.

Pasajeros en tránsito o que trasbordan a otro vuelo

Los explotadores de aeronaves incluirán en sus programas de seguridad procedimientos y medidas adecuadas para controlar a los pasajeros y sus equipajes de mano en tránsito o que trasborden a otro vuelo.

Los pasajeros en tránsito o que trasborden a otro vuelo y su equipaje de mano serán inspeccionados por personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto Control de Seguridad, previo a ser autorizados a ingresar a zona estéril o embarcar en una aeronave.

Si por razones operacionales, en las rutas nacionales, los pasajeros en tránsito se mantienen a bordo de las aeronaves, los explotadores de aeronaves deberán incorporar medidas para proteger a los pasajeros inspeccionados y su equipaje de cabina contra interferencias no autorizadas.

Los aeródromos fiscalizarán que los explotadores de aeronaves apliquen medidas para que los pasajeros y su equipaje de cabina sean sometidos a inspección de seguridad previo a su embarque.

Tripulación de aeronaves, personal del aeródromo y otras personas

Las tripulaciones de aeronaves, y las personas que no sean pasajeros, podrán ingresar a zona estéril del terminal aéreo se someterán a los controles e inspecciones que realice personal de seguridad aeroportuaria, de la misma forma que los pasajeros.

Transporte de armas

Tenencia autorizada de armas por pasajeros

Todo pasajero que se embarque en una aeronave en un aeródromo, aunque esté legalmente autorizado a portar o transportar un arma, deberá antes de iniciar el vuelo, descargarla en presencia de la autoridad aeroportuaria, para que el arma sea entregada a quien el explotador aéreo designe, la que será embarcada y depositada en un lugar seguro de la aeronave, para ser restituida al finalizar el vuelo.

Las armas retenidas serán entregadas de manera documentada al representante que designen los explotadores de aeronaves y transportadas en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el vuelo, preferentemente en una zona determinada de la bodega de carga, conforme al programa de seguridad de cada aeródromo.

La DGAC implementará un lugar para restituir las armas una vez finalizado el vuelo.

Las armas de fuego que sean detectadas en el Puesto Control de Seguridad serán retenidas por personal de seguridad aeroportuaria, previo a la verificación de los documentos legales que debe presentar su tenedor, acorde a lo señalado en la Ley Nº 17.798, sobre Control de Armas y Elementos Similares y su reglamento complementario.

Transporte autorizado de armas de fuego en lugares inaccesibles a los pasajeros durante el vuelo.

Los explotadores de aeronaves transportarán las armas exclusivamente en la bodega de carga, conservándose en un lugar inaccesible para cualquier persona durante el vuelo.

Las armas de fuego deberán ser declaradas ante el personal de seguridad aeroportuaria, en los lugares habilitados de cada aeródromo definiendo los procedimientos de detalle, en su Programa de seguridad que considere, pero no se limite a:

a) Documentación necesaria que autorice el transporte.
b) Personal entrenado, calificado y autorizado para supervisar la descarga de las armas que se declaran.
c) Detalle para la recepción del arma y entrega del arma a la línea aérea.
d) Medios apropiados para la revisión de seguridad de las armas.
e) Medios apropiados para la protección y custodia de las armas mientras estén en poder de la DGAC.
f) Procedimientos de retiro y entrega de armas por parte de los explotadores de aeronaves.
g) Procedimientos de verificación del cumplimiento de las obligaciones del explotador aéreo.

Los explotadores de aeronaves deberán considerar en sus Programa de Seguridad (PSE), los procedimientos de detalle, para el tratamiento de las armas que son transportadas en la bodega de carga del avión, que considere, pero no se limite a:

Retiro de las armas desde el Puesto de Control de Seguridad, por parte del comandante de la aeronave o quien éste designe en el programa de seguridad.

a) Traslado del arma en bolsos o elementos similares que impidan la manipulación del arma, sus partes y municiones. Este deberá ser opaco, de forma que impida ver el contenido durante el traslado desde o hacia la aeronave y contar con elementos de cierre.
b) Identificar los bolsos o elementos con leyenda “ZZ o PRIORITY”, a fin de dar prioridad en la entrega en el destino.
c) Restitución del arma en los lugares habilitados en cada aeródromo al término del vuelo.

Transporte de Personas bajo custodia, procedimientos judiciales y controles administrativos

Requisitos de notificación

Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y Gendarmería de Chile, encargadas de trasladar personas bajo su custodia por vía aérea, notificarán previo a la salida del vuelo, a la autoridad aeronáutica y al explotador de aeronaves el transporte de personas bajo custodia en cumplimiento de decisiones judiciales o administrativas, con escolta, con el propósito de aplicar los procedimientos de seguridad, inspección de las personas y sus equipajes.

La protección y vigilancia de las personas sujetas a procedimientos judiciales o administrativos corresponderá a la autoridad responsable de su traslado.

La notificación incluirá, a lo menos:

a) Orden judicial o administrativa
b) Identificación de los escoltas
c) Identificación de la persona sujeta a custodia
d) Uso de dispositivos de sujeción, si corresponde
e) Aceptación del embarque del explotador de aeronave

Los explotadores de aeronaves deberán notificar a la autoridad aeroportuaria la aceptación del embarque de personas bajo custodia, procedimientos judiciales, controles administrativos, no admisibles o deportados con el objeto de tomar las medidas de seguridad necesarias para mantener los niveles de seguridad de los aeródromos.

Los explotadores de aeronaves deberán notificar al comandante de la aeronave el embarque de personas bajo custodia, procedimientos judiciales, controles administrativos, no admisibles o deportados.

Los explotadores de aeronaves deberán informar a la autoridad aeroportuaria cada vez que mantengan en la sala de embarque pasajeros no admisibles, debiendo además notificar los requerimientos de la autoridad migratoria para la custodia y resguardo de éstos mientras se encuentren en el aeródromo y hasta que sea embarcado en una aeronave. Lo anterior es sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a los organismos competentes en esta materia.

Medidas y procedimientos de seguridad

Los explotadores de aeronaves establecerán en sus programas de seguridad, medidas apropiadas para cautelar la seguridad a bordo de sus aeronaves, cuando existan pasajeros obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, estableciendo procedimientos apropiados para:

a) El embarque y desembarque de pasajeros de categorías especiales, y
b) La necesidad de escolta, cuando corresponda.

La autoridad aeroportuaria fiscalizará el cumplimiento de las medidas de seguridad dispuestas para el traslado de personas bajo custodia, procedimientos judiciales, controles administrativos, inadmisibles y/o deportados.

Pasajeros Perturbadores o insubordinados

El comandante de la aeronave podrá impedir el embarque o desembarcar a un pasajero perturbador o insubordinado, cuya conducta constituya un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga, denunciando y entregando al responsable de los hechos al personal de la autoridad aeronáutica para ser puesto a disposición del organismo policial más próximo.

El comandante de la aeronave completará el formulario “Solicitud de Desembarque de pasajero”, para que el personal de seguridad aeroportuaria proceda a desembarcar al pasajero perturbador o insubordinado, con la finalidad de ponerlo a disposición de la autoridad policial, cuando corresponda.

Los explotadores de aeronaves deberán definir los procedimientos y medidas de seguridad en sus PSE, para atender las situaciones de pasajeros insubordinados a bordo de sus aeronaves o en el aeródromo, definiendo las conductas que perturben el orden y la disciplina en las mismas.

Medidas relativas al equipaje de bodega

Aceptación y protección

Los explotadores de aeronaves sólo deberán recibir equipaje de bodega de pasajeros provistos de su pasaje, esto deberá ser verificado por un representante autorizado del explotador.

Los explotadores de aeronaves deberán vigilar y proteger contra interferencias no autorizadas todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial, a partir del momento en que se inspeccione o que el explotador acepte su custodia, hasta el momento de ser devuelto a los mismos en su destino final.

El acceso a las zonas de reunión de equipaje y a los puntos de trasbordo de equipajes estará permitido sólo al personal autorizado.

Los explotadores de aeronaves incluirán en sus programas de seguridad los procedimientos y medidas de seguridad para la protección del equipaje de bodega y deberán proteger toda la documentación y etiquetas que se utilizan para identificar el equipaje que se embarcará en una aeronave.

El equipaje de bodega inspeccionado que se encuentre desatendido o sin protección será considerado como sospechoso, en cuyo caso la autoridad aeroportuaria dispondrá que este sea nuevamente inspeccionado por personal de seguridad aeroportuario.

Los explotadores de aeronaves deberán transportar únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado e inspeccionado.

Cotejo de los pasajeros con el equipaje de bodega

Los explotadores de aeronaves serán responsables de verificar que los pasajeros y sus equipajes han abordado la aeronave.

Todo equipaje de bodega que sea embarcado en una aeronave deberá ser autorizado por el explotador aéreo previo a la salida del vuelo. El procedimiento de autorización y cotejo deberá estar declarado en el programa de seguridad del explotador de aeronaves.

Los explotadores de aeronaves no permitirán que el equipaje de bodega de un pasajero sea transportado en una aeronave, a menos que el pasajero esté a bordo o que el equipaje haya sido sometido a inspección adicional por parte del personal de seguridad aeroportuaria y cuente con la identificación correspondiente.

Los explotadores de aeronaves deberán tomar medidas para verificar que los pasajeros que desembarquen en una escala anterior a su destino final, retiren su equipaje de bodega y éste sea descargado de la aeronave.

Los explotadores de aeronaves establecerán medidas en sus programas de seguridad para que los pasajeros y sus equipajes en tránsito, registrados para continuar su viaje en la misma aeronave, permanezcan a bordo de ella o sean reembarcados luego de desembarcar.

El equipaje de bodega de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o se niegue a someterse al procedimiento de inspección, deberá retirarse y descargase de la aeronave y ser puesto a disposición del explotador.

En el caso que se identifique algún equipaje no acompañado el cual no esté identificado como tal, los explotadores de aeronaves deberán informar a la autoridad aeroportuaria, con el objeto de aplicar los procedimientos que correspondan.

De producirse diferencias en el cotejo de pasajeros con el equipaje de bodega, el explotador de aeronaves informará a la autoridad aeroportuaria quien aplicará los procedimientos establecidos para descartar o confirmar el transporte de un elemento prohibido o restringido que pueda poner en riesgo la seguridad del vuelo.

Los explotadores de aeronaves mantendrán registros de cotejo y autorización del equipaje de bodega por un periodo de 60 días.

Los programas de seguridad de los aeródromos y explotadores de aeronaves, deberán contemplar procedimientos y medidas de vigilancia para que se apliquen adecuadamente los procedimientos de cotejo de pasajero/equipaje.

Inspección del equipaje de bodega

La autoridad aeroportuaria dispondrá que el equipaje de bodega sea sometido a inspección, por parte de personal de seguridad aeroportuaria, mediante equipos de rayos X, detectores de explosivos u otros medios, antes de ser embarcado a bordo de una aeronave, sin excepción.

Si en la inspección se detecta un equipaje que presente sospechas razonables respecto a su contenido, la autoridad aeroportuaria notificará al explotador de aeronaves, a fin de ubicar al pasajero y adoptar el procedimiento establecido para descartar o confirmar el transporte de un elemento prohibido o restringido que pueda poner en riesgo la seguridad del vuelo.

El equipaje calificado como sobredimensionado igualmente deberá ser inspeccionado.

Como medida adicional de seguridad se someterá a una inspección aleatoria o adicional uno de cada veinte equipajes, intensificando el registro cuando la autoridad aeronáutica declare un estado de alerta “Amarilla” o alerta “Roja”. En todos los casos los aeródromos mantendrán registros de la aplicación de esta medida.

dromos y explotadores de aeronaves deberá contemplar procedimientos y medidas de inspección que se aplicarán al equipaje de bodega y sobredimensionado, así como también en el caso de averías a los equipos de seguridad o interrupciones de energía.

Inspección del equipaje de bodega de un vuelo de transferencia.

La autoridad aeroportuaria exigirá que el explotador de aeronave traslade a la zona de inspección el equipaje de bodega de transferencia, con el objeto de ser inspeccionado antes de cargarse en una aeronave, de la misma manera que el equipaje de bodega de los pasajeros de origen.

Será responsabilidad del explotador de aeronave proteger el equipaje de bodega de transferencia, desde el momento de su recepción hasta que sea cargado a bordo de la aeronave.

Los explotadores de aeronaves verificarán que el equipaje de transferencia no sea cargado hasta que se confirme que el correspondiente pasajero ha subido a bordo de la aeronave.

Equipaje no acompañado

Los explotadores de aeronaves no transportarán el equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección por el personal de seguridad aeroportuaria.

Los explotadores de aeronaves incluirán en su Programa de seguridad medidas para identificar y poner a disposición de la autoridad aeroportuaria el equipaje no acompañado, para que sea sometido a inspección por el personal de seguridad aeroportuaria antes de ser embarcado.

Almacenamiento del equipaje extraviado

Los explotadores de aeronaves deberán disponer de zonas o recintos de almacenamiento seguro en los aeródromos, para conservar el equipaje extraviado y aquellos no retirados por los pasajeros a su arribo, hasta que sean reclamados por su propietario o se disponga del mismo, acorde a la normativa legal aplicable.

En los casos de equipajes extraviados o abandonados de vuelos internacionales arribados al país, los explotadores de aeronaves notificarán al Servicio Nacional de Aduanas y procederán a su almacenamiento seguro, conforme a las coordinaciones e instrucciones que dicte dicho Servicio.

Equipaje no identificado

Los explotadores de aeronaves, explotadores de terminales aéreos y empresas de servicios relacionadas, incluirán en sus programas de seguridad medidas para el tratamiento del equipaje no identificado, los que incluirán la evaluación de riesgos por parte de la autoridad aeroportuaria.

Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos

La carga, el correo y otros artículos deberán ser sometidos a controles de seguridad, comprendida la inspección, cuando sea factible, ya sea por la autoridad aeronáutica o por los explotadores de aeronaves y agentes de carga acreditados, antes de cargarlos a bordo de una aeronave comercial.

La DGAC establecerá un programa nacional de seguridad de la carga que considere la cadena de suministro e incluya la aprobación de agentes acreditados, expedidores, reconocidos, si estos participan en la aplicación del control de seguridad de la carga y el correo.

Los explotadores de aeronaves y empresas de servicios que acepten carga aérea y correo para el transporte en aeronaves comerciales, deberán contar con un programa de seguridad aprobado por la DGAC donde considerarán las medidas necesarias para que la carga y correo sean sometidos a inspección y/o controles de seguridad, basado en la naturaleza del envío.

Los explotadores de aeronaves presentarán a la DGAC para su control o inspección, según corresponda, la carga y correo, de origen y transbordo, aceptadas para su transporte en una aeronave comercial, de acuerdo a lo establecido en el Programa nacional de seguridad de la carga aérea.

Los explotadores de aeronaves, los agentes acreditados, los expedidores reconocidos, las bodegas de almacenaje, las empresas de manipulación y los integrantes con responsabilidad en la cadena de suministro, deberán adoptar medidas para que la carga aérea y el correo que deba transportarse en una aeronave comercial, estén protegidas de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplica la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

La carga y el correo que se encuentre sin protección en la plataforma será considerada como sospechosa y la autoridad aeroportuaria dispondrá que sea inspeccionada nuevamente, antes de ser embarcada en la aeronave.

Los aeródromos incluirán en su programa de seguridad los procedimientos de inspección y protección que se aplicarán a la carga y el correo que haya de transportarse en aeronave comercial antes de ser embarcados.

La autoridad aeronáutica establecerá los requisitos para la aprobación y acreditación de agentes de carga acreditados, cuando estos participen en la aplicación de controles de seguridad, en el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea.

La DGAC tendrá un listado actualizado de agentes acreditados, que se encontrará publicado en la respectiva página Web institucional.

La autoridad aeronáutica establecerá los requisitos para validar los expedidores reconocidos y empresas de transporte terrestre integrantes con responsabilidad en la cadena de suministro en el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea.

La DGAC tendrá un listado actualizado de expedidores reconocidos y empresas de transporte terrestre integrantes con responsabilidad en la cadena de suministro, que se encontrará publicado en la respectiva página web.

Los explotadores de aeronaves no aceptarán carga en una aeronave, a menos que se apliquen los controles e inspecciones de seguridad por parte del agente de carga acreditado, del propio explotador de aeronaves o por parte de la autoridad aeroportuaria. Si no se puede confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, la carga y el correo deberán ser sometidos a inspección para ser aceptada para su transporte.

Los explotadores de aeronaves, los agentes de carga acreditados y los expedidores reconocidos, deberán ejecutar los procedimientos y medidas descritas en sus programas de seguridad, para confirmar y demostrar que se han aplicado los controles de seguridad a la carga y al correo, debiendo acompañar los envíos con una Declaración de Seguridad, en formato electrónico o escrito, a lo largo de la cadena de suministros segura.

Las medidas de seguridad que se aplicarán para el embarque de carga a través de agencias de carga no acreditada o expedidores no reconocidos, previa evaluación de riesgo de seguridad, será:

a) Tratada como carga desconocida
b) Inspeccionada en un 100% por rayos X u otros medios, y
c) Controlada y verificada en el registro documental

En el caso que la autoridad aeronáutica declare el estado de alerta “Amarilla” o “Roja” establecerá medidas de seguridad reforzadas para atenuar adecuadamente las amenazas, de acuerdo a la evaluación de riesgos de seguridad.

La autoridad aeronáutica establecerá medidas de seguridad reforzadas para la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.

La DGAC exigirá que cuando se realice inspección de carga y correo, ésta se lleve a cabo utilizando un método apropiado, teniendo en cuenta el carácter del envío.

La DGAC establecerá medidas de seguridad para la carga y el correo de transbordo que comprendan controles e inspección cuando corresponda, basándose en la naturaleza del envío.

Provisiones, suministros y piezas de repuestos de aeronave

Los explotadores de aeronaves deberán someter a controles de seguridad apropiados el aprovisionamiento de a bordo que deba ser transportado en vuelos comerciales de pasajeros, el que deberá ser protegido desde el momento de su aceptación hasta que se carguen en la aeronave, conforme a su programa de seguridad y plan de contingencias, sin perjuicio de las inspecciones que ejercerá la autoridad aeronáutica.

Las empresas de servicios de aprovisionamiento a bordo, sea que ejecuten sus operaciones en el aeródromo o fuera del mismo, establecerán en su programa de seguridad y plan de contingencia, los procedimientos y medidas para impedir el acceso no autorizado en sus instalaciones y, asimismo, para evitar que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones de a bordo y en los suministros que deban transportarse en vuelos de pasajeros.

Las empresas de aprovisionamiento a bordo establecidas fuera del aeródromo adoptarán las medidas de seguridad necesarias para que las provisiones de a bordo sean protegidas del acceso no autorizado mientras estén en camino desde las instalaciones de dicho servicio hasta el aeródromo y la aeronave.

Las empresas de aprovisionamiento a bordo deberán implementar sellos de seguridad en los vehículos que transporten el aprovisionamiento a bordo, los que serán controlados por personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto de Control de acceso del aeródromo, previo a su ingreso a la parte aeronáutica, siendo posteriormente verificados y retirados por el Explotador aéreo para el proceso de embarque a la aeronave. Los programas de seguridad locales establecerán las especificaciones para cumplir esta disposición.

El personal de seguridad aeroportuaria verificará, aleatoriamente, el contenido de los vehículos que transportan los suministros, para lo cual romperá los sellos y los reemplazará una vez efectuada la inspección de seguridad DGAC.

Los explotadores de aeronaves incluirán en sus programas de seguridad los procedimientos y medidas para inspeccionar y proteger las provisiones, los suministros y piezas de repuestos que deban transportarse en aeronaves comerciales de pasajeros, para impedir que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos con fines ilícitos. El tratamiento para el COMAT y COMAIL será similar a los procedimientos aplicados a la carga.

En el caso que las provisiones, los suministros y piezas de repuestos, COMAT o COMAIL se encuentre sin protección en la plataforma, serán considerados como sospechosos y la autoridad aeroportuaria dispondrá que sean nuevamente inspeccionados por el personal de seguridad aeroportuaria.

La autoridad aeroportuaria someterá a inspecciones de seguridad las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringida.

Explotador del terminal aéreo de carga

El explotador del terminal aéreo de carga del aeródromo deberá contar con un sistema de control de acceso al terminal de carga.

El sistema deberá considerar infraestructura, recursos técnicos y medios humanos, como asimismo contemplar los procedimientos de gestión, para ejecutar las labores de control y seguridad del terminal de carga, aprobado por la autoridad aeroportuaria. El explotador del terminal aéreo de carga deberá contar con un programa de seguridad, que contendrá el detalle del sistema de control de acceso.

El explotador del terminal aéreo de carga deberá contemplar un mecanismo de coordinación con los subconcesionarios del terminal de carga, para que diariamente se proporcione una nómina de personas y vehículos que requieran ingresar y circular en dicha zona, además de establecer una comunicación permanente para el ingreso de usuarios que no fueron programados.

Los usuarios de las concesiones y subconcesiones del terminal de carga, explotadores aéreos y empresas de servicios deberán usar obligatoriamente la credencial aeroportuaria (TICA).

El explotador del terminal aéreo de carga implementará un servicio de guardias de seguridad privada, cumpliendo con lo establecido en el Decreto Ley Nº 3.607 y el procedimiento DAN 17 - 02 “Servicios de Seguridad Privada en los Recintos Aeronáuticos”.

La autoridad aeronáutica podrá disponer medidas adicionales de seguridad, en el evento de ocurrir situaciones que justifiquen elevar los estados de alerta del aeródromo.

Integrantes del sistema de seguridad de la aviación.

Cada organización con responsabilidades en el Programa Nacional de Seguridad de aviación civil elaborará y aplicará programas de instrucción para su personal, para un desempeño adecuado en el ámbito de la seguridad de aviación, impartidos por instructores calificados.

Todos los organismos que impartan instrucción en materias de seguridad de aviación, conservarán los registros del personal que participaron en el proceso y sus resultados, los que estarán disponibles para fiscalización.

Personal de Seguridad Privada

Las empresas de seguridad privada que desempeñen funciones en recintos aeronáuticos deberán cumplir con la capacitación obligatoria para sus guardias, acorde a lo establecido en el Decreto Ley Nº 3.607, Reglamento Complementario del Artículo 5º bis del citado cuerpo legal, y las normas y procedimientos de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Certificación de Instructores

La DGAC implementara, a través del Programa Nacional de Instrucción, la certificación de instructores y programas de instrucción.

Certificación de Competencias

El personal que lleve a cabo las operaciones de inspección deberá haber sido objeto de certificación, para el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.

La certificación de las competencias profesionales del personal de seguridad aeroportuaria, será efectuado de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción, así como con certificados de cursos institucionales o extra institucionales que avalen sus conocimientos en el ámbito de la seguridad y culminará con el certificado de acreditación de competencias emitido por la autoridad aeronáutica.

El Programa Nacional de Instrucción establecerá la certificación de competencias del personal de los explotadores de aeronaves, los explotadores de terminales aéreos y los integrantes del sistema de seguridad de la aviación que cumplan funciones al interior de los recintos aeronáuticos y las empresas de seguridad privada.

Los certificados que avalen las competencias del personal involucrado en materias de seguridad aeroportuaria, deberán estar disponibles para fiscalización.

La DGAC, a través del DASA, mantendrá actualizados los registros de competencias del personal que aplica controles e inspección seguridad.

GESTION PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

Generalidades

Los aeródromos, los servicios públicos, los operadores aéreos, el explotador de los terminales, los FBO, el Explotador del terminal aéreo de carga y las empresas de servicios que realicen funciones en los aeródromos deberán contar con Planes de Contingencia, acorde a los procedimientos de seguridad dictados por la DGAC, para proporcionar una respuesta rápida, eficaz y coordinada frente cualquier acto de interferencia ilícita.

Los planes de contingencia formulados por las organizaciones serán presentados a la DGAC para revisión y aprobación.

Responsabilidades

Los organismos contemplados en los planes de contingencia para responder a un acto de interferencia ilícita son:

a) Autoridad política
b) Autoridad aeroportuaria
c) Servicios aeronáuticos del aeródromo
d) Fuerzas Armadas
e) Fuerzas de Orden y Seguridad Pública
f) Explotadores aéreos
g) Explotador del terminal
h) Servicios públicos
i) Otras organizaciones que se estimen relevantes para la respuesta

El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, de ser necesario, promoverá un Plan Nacional de Contingencias de Seguridad de la Aviación Civil, que describa las responsabilidades de los organismos públicos de respuesta ante un ilícito.

Medidas iniciales

Los organismos que conozcan o reciban inicialmente por cualquier medio, una notificación de que se materializará o se encuentra en ejecución o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, comunicarán tal hecho a la autoridad aeronáutica, quién adoptará medidas en conformidad a lo previsto en el Reglamento de Seguridad DAR-17.

La autoridad aeronáutica llevará a cabo la evaluación de una amenaza contra la aviación civil, mediante la “identificación positiva del objetivo”, para clasificar la amenaza como “concreta” o “vaga”, la que una vez definida, se difundirá a todos los interesados para adoptar las medidas de respuesta de conformidad con el Plan de Contingencia.

Mando

El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil ha establecido una estructura clara de mando para coordinar la participación de los organismos públicos y privados que son necesarios para enfrentar un acto ilícito.
Para este propósito, se han establecido las siguientes dependencias de mando para las operaciones de respuesta:

a) Centro Resolución de Crisis (CRC), mando ejecutivo, de instancia superior de alto nivel, que determinará la estrategia general que deberá seguirse, ajustada a los intereses nacionales y políticas emanadas por las autoridades de Gobierno.

b) Centro Operaciones de Seguridad (COS), mando operacional, que se activará en el aeródromo en el que se materialice un acto de interferencia ilícita, actuando como coordinador de las decisiones operacionales y tácticas para dar respuesta rápida, efectiva y coordinada, ajustada a la estrategia general determinada por el CRC.

Control

Cuando se reciba la información de que un acto de interferencia ilícita está afectando un aeródromo o una aeronave en vuelo o en tierra, el Ministro de Interior y Seguridad Pública, previa notificación de la autoridad aeronáutica, activará el CRC y dispondrá la notificación a sus integrantes y alertará a los organismos que tengan responsabilidades para responder a tal acto ilícito.

En los aeródromos la autoridad aeroportuaria activará el COS, para responder a un acto ilícito perpetrado contra sus instalaciones o aeronaves, disponiendo la notificación a las personas que lo integran y alertará a los organismos internos y externos contemplados en el plan de contingencia.

Provisión de servicios de navegación aérea

La DGAC proporcionará asistencia para proteger a la aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tales como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida que lo exijan las circunstancias.

Si la DGAC presta el servicio de tránsito aéreo a una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta, así como los puntos de destinos probables o posibles de la aeronave.

La autoridad aeroportuaria adoptará las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes, acorde al plan de contingencia, si aterriza una aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito en un aeródromo del país, la que será dirigida al sitio de estacionamiento de seguridad, con el propósito de retenerla en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, la aplicación de esta medida tendrá presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo.

Apoyo de especialistas

La autoridad aeroportuaria podrá solicitar en el evento de un acto de interferencia ilícita, de acuerdo a las circunstancias, el apoyo a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, de las Fuerzas Armadas y otros organismos, con el propósito de hacer frente a dicha contingencia, teniendo en consideración los recursos disponibles en ese aeródromo.

Los planes de contingencia deberán indicar los tiempos mínimos de respuestas de los servicios de apoyo.

La responsabilidad de la inspección, registro y búsqueda por amenaza de artefacto de sabotaje en aeronaves o instalaciones será de Carabineros de Chile, específicamente mediante el Grupo de Operaciones Policiales Especiales (GOPE).

Cuando se detecte la presencia de algún artefacto explosivo, la autoridad aeroportuaria coordinara con Carabineros de Chile, el apoyo de personal especialista, con el objeto de investigar, neutralizar y eliminar, si es necesario dicho elemento.

CAPITULO 5

DAN 17 03
CREDENCIALES Y PERMISOS AEROPORTUARIOS

5.1 GENERALIDADES

La DGAC establecerá un sistema de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a la zona de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringida. Verificará la identidad en los puntos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringida.

La DGAC establecerá normas para el otorgamiento de credenciales, Tarjeta de Ingreso Controlado a los Aeródromos, (TICA) y Permiso de Acceso Vehículos (PAV). En esta norma se dispone el alcance, requisitos de otorgamiento, zonas, tipos de usuarios y criterios de otorgamiento.

En esta Norma se establece un sistema de credenciales aeroportuarias de seguridad para identificar a los usuarios que por motivos operacionales o de prestación de servicios requieran ingresar a la parte aeronáutica y a las zonas restringidas de los aeródromos clase A y B que prestan servicios a la aviación civil.

La DGAC dispondrá que se inspeccione a todas las personas que no sean pasajeros a quienes se autorice el ingreso a las zonas de seguridad restringida, así como los artículos que transporten.

5.2 ALCANCE DE LA NORMA Y DISPOSICIONES GENERALES

Alcance de la Norma

Las disposiciones contenidas en la presente Norma Aeronáutica son aplicables a:

a) Organismos públicos que desarrollan funciones en los aeródromos.
b) Explotadores de aeronaves nacionales e internacionales.
c) Explotadores de terminales de pasajeros.
d) Bases Fijas de Mantenimiento FBO (Operador de Base Fija o Fixed Base Operator).
e) Empresas de servicios que operan en aeródromos.
f) Agencias de carga acreditadas ante la Autoridad Aeronáutica.

g) Embajadas y organismos Internacionales acreditados por el Ministerio de Relaciones Exteriores.
h) Servicios de seguridad privada y transporte de valores.

Las credenciales aeroportuarias que regula la presente norma aeronáutica son:

a) Tarjeta de Ingreso Controlado a los Aeródromos (TICA).
b) Permiso de Acceso de Vehículos (PAV).

Disposiciones Generales

Las entidades indicadas en el alcance serán las responsables ante la DGAC de la solicitud, tramitación y devolución de las credenciales aeroportuarias de sus empleados, funcionarios y vehículos.

Estas entidades verificarán el uso y porte de las credenciales aeroportuarias en actividades propias del servicio, por parte de sus empleados y vehículos.

Además deberán presentar los formularios de solicitud de credenciales aeroportuarias cuando lo requieran para el ingreso de su personal y vehículos a la parte aeronáutica y a la zona de seguridad restringida.

Todos los gastos que se originen en el otorgamiento de las credenciales serán de cargo de la persona o entidad interesada, en conformidad a lo previsto en el Reglamento Aeronáutico DAR-50, Tasa y Derechos Aeronáuticos.

Los explotadores de terminales de pasajeros informarán por escrito a la Autoridad Aeroportuaria, las empresas que deban desarrollar funciones operacionales o de servicio en el edificio terminal o en la parte aeronáutica del aeródromo. Así como el término de las funciones de éstas, con una anticipación de a lo menos 72 horas.

Las empresas que cuenten con personal de nacionalidad extranjera deberán previamente comprobar ante la DGAC su residencia legal en el país y que sus condiciones y calidades de permanencia les permiten realizar la actividad correspondiente. La DGAC asentará en el instrumento respectivo esta comprobación.

Si no pudieren cumplir con las exigencias señaladas precedentemente, la DGAC comunicará este hecho a la autoridad policial más cercana.

El solicitante de una credencial deberá completar de manera fidedigna la totalidad de los datos requeridos en el formulario Solicitud del Anexo A y tomar conocimiento bajo firma de su responsabilidad. El formulario antes señalado se encontrará disponible en el sitio web institucional.

El titular de una credencial deberá circular exclusivamente en las zonas de acceso autorizado.

El titular de una credencial deberá adoptar personalmente las medidas de seguridad con su credencial para evitar su extravío o deterioro.

5.3 REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO Y REGULACIÓN DE PERMISO DE ACCESO VEHICULAR Y USO DE CREDENCIALES

Tarjeta de Ingreso Controlado a los Aeródromo (TICA)
La credencial TICA es un documento oficial que autoriza el ingreso de una persona a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida de un determinado aeródromo.

Los datos o elementos oficiales que contendrá la TICA serán:

a) Una fotografía del titular.
b) Nombre del Titular.
c) Número de la Cédula Nacional de Identidad.
d) Fecha de vigencia de la TICA.
e) Aeródromo y Zona de seguridad restringida para la cual es otorgada.
f) Entidad a la que pertenece el titular.
g) Número de la TICA.

Se podrá otorgar TICA a:

a) Funcionarios de la DGAC que cumplan funciones administrativas, operativas y que sean de la dotación permanente del aeródromo.
b) Empleados de las concesionarias del aeródromo que se encuentren acreditadas ante la DGAC y/o del explotador del terminal de pasajeros, incluyendo las que brinden servicios a terceros, cuya solicitud esté debidamente fundada.
c) Empleados de las agencias de carga que se encuentren acreditadas por la Autoridad Aeronáutica.
d) Empleados de las empresas externas prestadoras de servicios de la DGAC como al explotador comercial del terminal pasajeros, que se encuentren debidamente acreditadas.
e) Personal que desarrolla labores de Seguridad Privada y Transporte de Valores.

f) Personal de los servicios públicos que desarrollen funciones permanentes en el aeródromo.
g) Personal de las embajadas y/o de organismos internacionales que se encuentren acreditadas ante el Ministerio de Relaciones Exteriores.

La entidad solicitante de credencial TICA deberá tramitar los requerimientos de ingreso mediante carta formal dirigida al Jefe del aeródromo adjuntando la Solicitud de Tarjeta de Ingreso Controlado al AP/AD.

La solicitud de TICA deberá ser acompañada de los documentos que se indican:

a) Certificado de antecedentes para fines especiales, con una vigencia no superior a 90 días.
b) Fotocopia del contrato de trabajo.
c) Para el caso de personal extranjero, deberá adjuntar la visa que lo autorice a realizar el trabajo respectivo en los términos del párrafo 3.2.6.
d) Para el caso de personal de agencias de carga acreditadas, deberá adjuntar copia del Certificado de Acreditación vigente extendido por el Director DASA.

Se exceptúa de lo indicado en el párrafo anterior, al personal de los servicios públicos, personal DGAC, y al personal de las embajadas y/o de organismos internacionales.

La DGAC emitirá las credenciales TICA de acuerdo a lo establecido en el procedimiento respectivo.

De la instrucción obligatoria

La DGAC someterá a instrucción, en materias de seguridad aeroportuaria, a toda persona a la cual se le otorgue una credencial aeroportuaria, debiendo mantener registro de ello la Unidad aeroportuaria respectiva o la sección AVSEC DASA según corresponda.

Del porte y uso de la credencial TICA

El porte y uso visible de la credencial TICA es de carácter obligatorio, para la persona que ingrese y circule por la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida.
La credencial TICA solo podrá ser utilizada para fines laborales o del servicio, se prohíbe su uso para fines distintos a los requeridos por el representante de la entidad.
El uso de la credencial TICA se encuentra limitada a una determinada área de trabajo y zona de acceso cuya definición se encuentra en el Anexo B.

La credencial TICA podrá permitir la apertura del sistema de control de acceso automatizado, dependiendo del aeródromo de que se trate y de la evaluación de seguridad que establezca la DGAC.

La entidad solicitante de una TICA deberá devolverla al Jefe del Aeródromo, de acontecer la perdida de vigencia, desvinculación o cambio de unidad del trabajador o funcionarios titulares, o frente a cualquier otro hecho que justifique su devolución, lo que se deberá realizar dentro de las 48 horas de ocurrido el hecho que causa la devolución.

De la TICA de carácter nacional

La DGAC emitirá credenciales TICA de carácter Nacional exclusivamente al Director General de la DGAC, a los Directores de Departamentos de la DGAC, a los Jefes de Subdepartamento DASA, al Personal AVSEC DASA, al Personal de Certificación de Aeródromos DASA y a los Pilotos Inspectores del DSO, así como a los funcionarios de otros organismos de la administración del Estado debidamente justificados y respaldados a través de una decisión emitida por el DASA.
Las solicitudes de las TICA de Carácter Nacional deberán ser requeridas al Director DASA.

De la vigencia de la TICA

La vigencia de la credencial TICA para los usuarios será de hasta 2 años, o hasta la desvinculación laboral o término del contrato de concesión, según corresponda.
La vigencia de la credencial TICA del personal DGAC será de 4 años, o hasta la desvinculación de la institución. La TICA de carácter Nacional tendrá una vigencia máxima de hasta 2 años.

De la TICA Provisoria y Transitoria

El Jefe del Aeródromo dependiendo de la naturaleza de la solicitud, podrá autorizar credenciales TICA de carácter provisorio con una vigencia de hasta 30 días y transitorio con una vigencia máxima de un día.
Se autorizarán dos tipos de TICA Transitorias, con escolta y sin ella, para lo cual debe estarse a lo señalado en el punto 7.3.1.
El titular de una credencial TICA, Provisoria o Transitoria, deberá portar obligatoriamente su cedula de identidad para efectos de control y verificación por parte del personal AVSEC.

Permiso de Acceso de Vehículos (PAV)

El PAV es un documento oficial que autoriza el ingreso a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida de vehículos a un determinado aeródromo.

Cada PAV contendrá:
a) Número de Placa Patente Única del Vehículo, en el caso de los vehículos de depósito franco aduanero contendrá el número de registro que asigne ese Servicio.
b) Nombre o razón social de la entidad solicitante.
c) Fecha de vigencia.
d) Número del PAV.
e) Firma y Timbre de la autoridad que lo expide.

Se podrá otorgar el PAV a:

a) Vehículos de apoyo terrestre a las operaciones aéreas.
b) Vehículos de apoyo de las concesionarias de la DGAC y/o concesionarios de Explotadores comerciales de terminales aéreos de pasajeros que justifiquen su permanencia en la parte aeronáutica, plataforma o zona de seguridad restringida.
c) Vehículos de organismos públicos que cumplan funciones en el aeródromo.
d) Vehículos que por razones operacionales deban ingresar transitoriamente a la parte aeronáutica, plataforma, o zona de seguridad restringida.

La entidad deberá tramitar su requerimiento de ingreso vehicular mediante carta formal dirigida al Jefe del Aeródromo, adjuntando la Solicitud de PAV, establecida en el Anexo C. El formato de la Solicitud de PAV se encontrará disponible en el sitio web institucional.

La solicitud de PAV deberá ser acompañada de los documentos que se indican:
a) Fotocopia del Certificado de revisión técnica vigente.
b) Fotocopia de Permiso de circulación vigente, cuando corresponda.

Del porte y uso del PAV

El porte y uso del PAV es de carácter obligatorio para los vehículos de las entidades usuarias del aeródromo. Este permiso deberá adosarse al parabrisas del vehículo o en un lugar visible y en forma permanente.

De la vigencia del PAV

La vigencia del PAV será de un año, o hasta la expiración del contrato de concesión, cuando corresponda. Sin perjuicio de lo anterior, los vehículos para circular dentro del aeródromo deberán cumplir con la legislación de tránsito vigente.

Los representantes deberán retener y devolver el PAV de aquellos vehículos que dejen de prestar servicios en la parte aeronáutica. En caso que los representantes no puedan retener o recuperar un PAV, deberán notificar la situación dentro las siguientes 48 horas a la Autoridad Aeroportuaria.

PAV Transitorios

Los aeródromos dispondrán de PAV Transitorios para aquellos vehículos de ingreso eventual, autorizados por el Jefe del Aeródromo, debiendo regresarlos una vez terminado su cometido al interior de la parte aeronáutica.

Calificación del conductor de un vehículo con el PAV
La DGAC fiscalizará que los conductores de vehículos que deban circular por la parte aeronáutica, estén debidamente calificados para conducir el tipo de vehículo.

5.4 CONTROL DE LAS CREDENCIALES AEROPORTUARIAS

Los portadores de una credencial aeroportuaria, estarán obligados a someterse a los controles y fiscalizaciones por parte del personal de seguridad aeroportuaria de la DGAC, para tal efecto se solicitará la TICA, de negarse a ser controlado se notificará al representante del organismo respectivo y se le retirará transitoriamente la credencial aeroportuaria. En caso de aumento del nivel de amenaza, la DGAC podrá solicitar la cédula de identidad para efectos de control y fiscalización.
Todo vehículo que requiera acceder a la plataforma de un aeródromo, estará sujeto al control de seguridad establecido por la DGAC, tanto el vehículo como las personas en su interior deberán cumplir con el uso y porte de la(s) credencial(es) y la documentación del vehículo que corresponda.

Se prohíbe al titular de la credencial facilitar dicho documento a terceros o permitir el acceso a una o más personas no autorizadas a las zonas restringidas del aeródromo.

Esta acción será sancionada por la Autoridad Aeronáutica.
La Dirección General de Aeronáutica Civil suspenderá, actualizará, reemplazará o revalidará las credenciales aeroportuarias bajo las siguientes circunstancias:

a) Cuando se detecten credenciales perdidas, extraviadas o sustraídas en un porcentaje igual o superior al 4% del universo total de ellas.
b) Cuando ocurra un acto de interferencia ilícita con ocasión de la vulneración de los sistemas de seguridad aeroportuarios en relación a los controles de acceso.
c) Por incorporación de nuevos elementos de seguridad en las credenciales y/o del diseño de éstas.
d) Por cualquier razón de seguridad calificada por la Autoridad Aeronáutica.

5.5 RENOVACIÓN, EXTRAVÍO O DETERIORO DE LAS CREDENCIALES Y PERMISOS AEROPORTUARIOS

5.5.1 Renovación de la credencial TICA

Las credenciales TICA deberán ser renovadas por las siguientes causales:

a) Vencimiento.
b) Cambio de formato de la credencial dispuesta por la Autoridad Aeronáutica.
c) Cambio de nombres y/o apellidos legalmente acreditado.
d) Extravío y/o deterioro.
e) Cambio de empleador.
f) Cambio de actividad (función) del trabajador o funcionario.
g) Cambio de aeródromo del empleado.
h) Datos incorrectos en la emisión.

5.5.2 Extravío o Deterioro de Credencial TICA

En caso de extravío o deterioro de la TICA el titular deberá, según corresponda:

a) Informar a su empleador en forma inmediata.
b) Dejar constancia del extravío de su credencial en la Unidad Policial más cercana. Asimismo, deberá notificar sobre este hecho al representante legal de su entidad al que pertenece dentro de las 48 horas de ocurrido el hecho, luego el representante informará al Jefe del Aeródromo que expidió la credencial TICA, dentro de las 72 horas de ocurrido el suceso.
c) Presentar el formulario Acta de Extravió o Deterioro de Credencial Aeroportuaria, anexando la constancia policial, y remitirla a través de su representante legal a la Autoridad Aeroportuaria.
d) En el caso de deterioro, deberá presentar el formulario Acta de Extravío o Deterioro de Credencial Aeroportuaria, anexando la TICA deteriorada, indicada en el anexo D

No se otorgará una nueva credencial TICA sin cumplir con los requisitos indicados previamente.

5.5.3 Renovación del Permiso de Acceso de Vehículo (PAV)

Las entidades deberán renovar el Permiso de Acceso Vehicular (PAV) en los siguientes casos:

a) Vencimiento
b) Deterioro
c) Extravío
d) Datos incorrectos en la emisión.

Las solicitudes de renovaciones de PAV deberán realizarse con a lo menos 60 días de antelación a la fecha de vencimiento de éste.

5.5.4 Extravío o deterioro del Permiso de Acceso de Vehículo (PAV)

En caso de extravío del PAV el titular deberá:

a) Dejar constancia escrita del hecho en una Unidad Policial.
b) Notificar de inmediato a la Autoridad Aeroportuaria.
c) Completar el formulario Acta de Extravío o Deterioro de Credencial Aeroportuaria, anexando una copia de la constancia policial.
d) En el caso de deterioro, se deberá presentar el formulario Acta de Extravío o Deterioro de Credencial Aeroportuaria, anexando el PAV deteriorado.

En caso de extravío, la entidad usuaria deberá notificar dentro de las próximas 72 horas de ocurrido el suceso, al Jefe del Aeródromo a través del formulario indicado en el anexo D de la normativa en la materia.
No se otorgará un nuevo PAV sin cumplir con estos requisitos previamente, inhabilitando el vehículo para ingresar a plataforma.

5.6 VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES Y CRITERIOS DE DESCALIFICACIÓN

5.6.1 Verificación de antecedentes personales

La DGAC verificará los antecedentes de los solicitantes de credenciales antes de autorizar su ingreso sin escolta a la parte aeronáutica, a través, de los organismos policiales correspondientes, sin perjuicio de otros controles complementarios que pueda disponer al efecto.

5.6.2 Verificación regular de antecedentes de los titulares de credenciales

La DGAC coordinará con las policías la verificación de antecedentes personales de manera regular de los titulares de las credenciales aeroportuarias.
Los extranjeros deberán previamente comprobar ante la DGAC su residencia legal en el país y que sus condiciones y calidades de permanencia les permiten realizar la actividad correspondiente. Sin perjuicio de otras verificaciones y controles que la DGAC pueda disponer al efecto.

5.6.3 Autorización de TICA transitorias sin verificación de antecedentes

En el evento que no sea posible efectuar una verificación de antecedentes personales y sea necesario el ingreso temporal a la parte aeronáutica de una persona, la autoridad aeronáutica podrá autorizar su ingreso a la parte aeronáutica previa justificación de su ingreso, inspeccionándola, acreditándola con una credencial TICA transitoria con escolta, lo que permitirá el ingreso de la persona acompañada por personal de la entidad solicitante con TICA vigente, en su defecto por personal de seguridad aeroportuaria AVSEC. La devolución de la TICA transitoria se realizará una vez que abandone la parte aeronáutica.

Los aeródromos establecerán los procedimientos específicos de ingresos con escolta y para los Servicios Menor No Acompañado (UM).

5.6.4 Criterios para el no otorgamiento de credenciales

La DGAC no otorgará credenciales a aquellas personas que registren antecedentes penales, órdenes de detención o de arraigo decretadas por los Tribunales de Justicia; a quienes hayan sido condenados por delitos calificados como terroristas y en aquellos casos en que los solicitantes puedan constituir un riesgo para la seguridad de la aviación, de acuerdo a antecedentes que obren en poder de la Autoridad Aeronáutica.

5.6.5 Registro de la Verificación de Antecedentes

La DGAC mantendrá los registros de verificación de antecedentes por un plazo de 4 años para su personal y de 2 años para los antecedentes de las otras personas que requieran ingresar a las zonas restringidas.

5.7 SUSPENSIÓN COMO RESPUESTA ANTE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

La DGAC ante un acto de interferencia ilícita y cuya evaluación de la amenaza así lo amerite, podrá determinar en el aeródromo afectado, suspender las credenciales o los permisos de acceso de vehículos y otorgará permisos especiales al personal que se encuentra autorizado para ingresar y circular por las zonas restringidas donde se está manejando la contingencia. Esta medida se mantendrá hasta que la situación sea superada.

5.8 TIPOS DE USUARIOS Y ZONAS DE ACCESO A UN AERÓDROMO

TIPOS DE USUARIOS

COLOR ROJO PERSONAL DE LA D.G.A.C.

COLOR AMARILLO PERSONAL DE COMPAÑÍAS AÉREAS

COLOR GRIS PERSONAL DE CONCESIONES Y SUBCONCESIONES

COLOR AZUL ORGANISMOS ESTATALES Y F.F.A.A.

COLOR VERDE FUNCIONARIOS EMBAJADAS / ORGANISMOS INTERNACIONALES

ZONAS DE ACCESO PARA USUARIOS DE AP / AD DE LA RED PRIMARIA

ZONA 1	PLATAFORMA
ZONA 2	SALAS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE
ZONA 4	BODEGAS DE CARGA DE EMPRESAS USUARIAS
ZONA 5	SALAS DE EMBARQUE/ DESEMBARQUE Y PLATAFORMA

ZONAS DE ACCESO PARA PERSONAL DE LA D.G.A.C.

ZONA 3 ADM	PERSONAL QUE REALIZA LABORES EN ÁREAS NO OPERACIONALES DEL AP / AD.
ZONA 3 OPL	PERSONAL QUE REALIZA LABORES EN ÁREAS OPERACIONALES DEL AP / AD.
ZONA 6 OPL	JEFES DE AEROPUERTOS, PERSONAL AVSEC.

ZONAS PARA USUARIOS DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ

ZONA 1 NI	PLATAFORMA (NACIONAL – INTERNACIONAL)
ZONA 1 A	PLATAFORMA, Y AUTORIZA INGRESO A SALAS DE EMBARQUE / DESEMBARQUE, APOYO TRASLADO DE PASAJEROS DISCAPACITADOS
ZONA 1 B	PLATAFORMA Y SOLO ACCESO A LA SALA DE DESEMBARQUE INTERNACIONAL (FBO)
ZONA 2 ED	SALAS DE EMBARQUE / DESEMBARQUE
ZONA 2 EI	SALA DE EMBARQUE INTERNACIONAL
ZONA 2 EN	SALA DE EMBARQUE NACIONAL

ZONA 2 DI	SALA DE DESEMBARQUE INTERNACIONAL
ZONA 2 DN	SALA DE DESEMBARQUE NACIONAL
ZONA 4 A	BODEGAS / ZONA DE PALETIZAJE / ZONA RECEPCIÓN DE CORREOS Y COURIER.
ZONA 5 NI	PLATAFORMA, SALAS DE EMBARQUE / DESEMBARQUE NACIONAL E INTERNACIONAL.
ZONA 7 ZPC	ZONA PRIMARIA DE CARGA (FONDO COLOR NARANJA)

TICA NACIONAL PARA PERSONAL DE LA D.G.A.C.

ZONA 6 OPL	DIRECTOR GENERAL DGAC, DIRECTORES DEPARTAMENTOS DGAC, SUBDIRECTORES DASA, PERSONAL AVSEC-DASA, PERSONAL DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS, PILOTOS INSPECTORES DSO.

CAPITULO 6

DAN 17 02
SERVICIOS DE SEGURIDAD PRIVADA EN LOS RECINTOS AERONÁUTICOS

6.1 GENERALIDADES

Conforme al artículo 1° del DL 3607, tratándose de entidades ubicadas en aeródromos u otros espacios sometidos al control de la Autoridad Aeronáutica, las atribuciones que se otorgan en ese Decreto Ley a Carabineros de Chile serán ejercidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Acorde al artículo 3° de la Ley N° 16.752, corresponde a la DGAC, dictar normas técnicas en resguardo de la seguridad de los recintos aeroportuarios.

Las personas naturales o jurídicas que realicen o tengan por objeto desarrollar labores de asesoría o de prestación de servicios en materias inherentes a seguridad privada, para las entidades ubicadas en recintos aeroportuarios o espacios sometidos a control de la DGAC deberán ser autorizados previamente por ésta y cumplir lo establecido en la presente normativa. Ello sin perjuicio del cumplimiento de otros requisitos y autorizaciones que requiera el desarrollo de estas labores.

Se exceptuarán del cumplimiento de esta norma, aquellos recintos aeronáuticos en cuyos espacios no se realicen operaciones aeroportuarias ni de ayuda a la navegación aérea, y su funcionamiento sea netamente administrativo, en estos casos la Autoridad Aeronáutica fiscalizará el cumplimiento de las normas generales de seguridad privada del Decreto Ley 3607 y los reglamentos del Ministerio del Interior y Seguridad Pública y del Ministerio de Defensa que rijan sobre la materia.

En los casos que no estén especialmente resueltos por esta norma, se aplicarán las normas del Decreto Ley 3607 y los reglamentos del Ministerio del Interior y Seguridad Pública y del Ministerio de Defensa que rijan la materia.

El personal que aplica controles de seguridad deberá tener todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y deberá recibir instrucción apropiada de conformidad a los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC).

6.2 ALCANCES

Las disposiciones contenidas en la presente norma son aplicables a:

a) Entidades asesoras en materias de seguridad;
b) Entidades prestadoras de servicios en recursos humanos;
c) Entidades prestadoras de servicio en materias de seguridad (recursos técnicos);
d) Personas naturales interesadas en desarrollar actividades de seguridad privada en recintos aeroportuarios o espacios sometidos al control de la DGAC.
e) Los que contraten con entidades prestadoras de servicios de seguridad privada, o aquellas organizaciones o empresas que cuenten con servicios propios de seguridad privada.

6.3 PRESTADORES DE SERVICIOS DE SEGURIDAD PRIVADA

La persona jurídica interesada en desarrollar prestaciones de servicios de seguridad privada en recintos aeroportuarios o espacios sometidos a control de la DGAC son:

a) Entidades asesoras en materias de seguridad; son aquellas que tienen por objeto dar consejo o ilustrar con su parecer a una persona o entidad, con el propósito de aportar en el buen funcionamiento de una instalación, tanto en sus bienes como en las personas que en ellas se encuentren.

b) Entidades prestadoras de servicios en recursos humanos; se entenderá por prestación de estos servicios, a quienes proporcionan bajo cualquier forma o denominación, recursos humanos a terceros con similares propósitos a los señalados en el número anterior.

c) Entidades prestadoras de servicio en materias de seguridad (recursos técnicos); aquella que tenga por objeto proporcionar, instalar, mantener o reparar los recursos o medios materiales que se estimen necesarios para mejorar las medidas de seguridad de una instalación.

Los prestadores de servicios de seguridad privada podrán prestar sus servicios en los recintos anteriormente señalados, previa autorización de la DGAC.

6.3.1 Requisitos para obtener la autorización

Las entidades indicadas, para ser autorizadas a prestar servicios de seguridad deberán cumplir con los siguientes requisitos:

6.3.2 Requisitos comunes

a) Acreditar autorización vigente ante Carabineros de Chile OS-10 para desarrollar labores de asesoría o de prestación de servicios en materias inherentes a seguridad privada, cuando corresponda.
b) Carta de presentación de la empresa, incluyendo su domicilio comercial.
c) Certificado de copia de inscripción con vigencia de la sociedad extendido por el Registro de Comercio o por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, según corresponda, certificados que deben estar vigentes a la fecha de su presentación.

d) Copia autorizada de los poderes con que actúan los representantes de la sociedad, con una vigencia no menor a 30 días a la fecha de la presentación, en su caso, acompañado del certificado de vigencia de poder emitido por el Registro de Comercio o por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, según corresponda, certificados que deben estar vigentes a la fecha de su presentación.
e) Copia autorizada del RUT o Rol Único Tributario electrónico (e-RUT) otorgado por el SII.
f) Nómina del personal que desarrollará las funciones de seguridad privada.
g) Acreditar la idoneidad cívica, moral y profesional del peticionario o de los socios o directores y del personal que, por su intermedio, preste labores inherentes a seguridad privada, en su caso, mediante títulos o documentos que así lo certifiquen.
h) Acompañar cualquier otro antecedente que, a juicio de la DGAC, se estime importante para formarse una cabal impresión del requirente, de las personas que trabajarán para él, de las actividades que desarrollarán, de las instalaciones, elementos, entre otros.

6.3.3 Requisitos específicos

a) Las entidades prestadoras de servicios en recursos humanos, deberán :

1. Designar un Jefe de seguridad que se encuentre o pueda ser acreditado por la DGAC; o
2. Designar, como punto de contacto, supervisores de seguridad por cada instalación donde se presten servicios de seguridad privada, según lo que se defina en la Directiva de Funcionamiento.
3. Presentar una Directiva de Funcionamiento de acuerdo a lo señalado en el b) Las entidades prestadoras de servicio en materias de seguridad (recursos técnicos), deberán presentar:

b) Las entidades prestadoras de servicio en materias de seguridad (recursos técnicos), deberán presentar:

1. Inventario de equipos, materiales y elementos de prueba.
2. Nómina del personal competente y acreditar sus certificaciones.
3. Programas de mantenimiento, según corresponda.

c) Las entidades prestadoras de servicio en materias de seguridad (recursos técnicos), relacionados con equipos de rayos x, deberán:

1. Contar con un Programa de seguridad de la empresa.
2. Designar un Jefe de seguridad que se encuentre acreditado por la DGAC.
3. Presentar copia autorizada de la(s) licencias de instalación de equipos de rayos X emitidas por la autoridad competente.
4. Presentar Programas de mantenimiento.
5. Nómina del personal competente para realizar mantenimiento de equipos de rayos X, incluye acreditaciones y licencias.
6. Nómina del personal competente para ejecutar la operación de equipos de rayos X, incluye acreditaciones y licencias.
7. Inventario de equipos, materiales y elementos de prueba.

Los documentos o certificados que acrediten el cumplimiento de los requisitos en el presente capítulo, deberán acompañarse en originales o autorizados ante notario, y estar vigentes al momento de solicitar la acreditación a la DGAC.

6.3.4 Contratación de servicios propios de seguridad privada

Las personas naturales o jurídicas podrán contratar los servicios de guardia, nochero, portero, rondín u otro de carácter similar directamente o a través de entidades dedicadas a la prestación de servicios en materias inherentes a seguridad privada, en recursos humanos.

En ambos casos, el contrato deberá ser puesto en conocimiento de la DGAC para los fines de fiscalización que procedan, debiendo, además, contar con la Autorización y la Directiva de Funcionamiento aprobada por la Autoridad Aeronáutica, según corresponda.

En el caso de los contratos de trabajo que se presenten ante la DGAC, los datos personales o sensibles del trabajador, que no digan relación con la prestación del servicio de seguridad, podrán ser mantenidos en reserva.

Las empresas u organizaciones interesadas en contar con servicios propios de seguridad privada, deberán:

a) Contar con un Programa de seguridad de la empresa, que incluya servicios propios de seguridad privada, aprobado por la DGAC y vigente.
b) Designar un Jefe de seguridad que se encuentre acreditado por la DGAC en el caso que estén obligadas por el PNSAC; o
c) Designar, como punto de contacto, supervisores de seguridad por cada instalación donde se presten servicios de seguridad privada, según lo que se defina en el Programa de Seguridad de la empresa.

6.3.5 De la vigencia de la autorización

La autorización para prestación de servicios de seguridad privada tendrá una vigencia de hasta veinticuatro meses, o la cantidad de meses de la vigencia que tenga la autorización otorgada por Carabineros de Chile 0S-10 al momento de solicitar la autorización.

6.3.6 De la renovación

La solicitud de renovación de la autorización para la prestación de servicios de seguridad privada, deberá presentarse con una antelación mínima de treinta días hábiles respecto de la fecha de vencimiento de la autorización, debiendo presentar la documentación que acredite la vigencia de los requisitos.

6.3.7 De la revocación de la autorización

Las entidades autorizadas por la DGAC deberán mantener los requisitos en virtud de los cuales se obtuvo la autorización de la actividad hasta la fecha de vencimiento de la misma.

La DGAC, en cualquier tiempo, podrá revocar la autorización para la prestación de servicios de seguridad privada de una entidad, fundado en los incumplimientos detectados en las actividades de control y fiscalización, o por la pérdida de los requisitos que se tuvieron a la vista para otorgar la autorización.

6.4 DIRECTIVA DE FUNCIONAMIENTO DE LAS PRESTADORAS DE SERVICIOS EN RECURSOS HUMANOS

6.4.1 De la Directiva de Funcionamiento

Las entidades prestadoras de servicios en recursos humanos, en un aeródromo u espacio sometido al control DGAC, previo a la prestación de servicios, deberán presentar a la DGAC una Directiva de Funcionamiento por cada entidad a la cual le preste servicios.

La Directiva de Funcionamiento, es un documento el cual contiene información detallada de los servicios a realizar de acuerdo al formato del anexo C, la que deberá ser presentada a la DGAC para su aprobación.

La Directiva de Funcionamiento podrá ser aprobada o rechazada por la DGAC. En el último caso, la Directiva deberá ser rectificada por él o los interesados en la prestación del servicio.

6.4.2 De la vigencia

La Directiva tendrá la misma vigencia otorgada en la autorización de Prestación de Servicios de Seguridad Privada o, el equivalente a la duración del contrato de prestación de servicio, en el caso que este plazo sea inferior al de la autorización.

6.4.3 De la modificación

La Directiva de funcionamiento, deberá ser modificada cada vez que:

a) Se incorpore o modifique alguno de los aspectos convenidos en la prestación del servicio.
b) Se incorporen, modifiquen o supriman procedimientos de trabajo.
c) Existan observaciones derivadas de los Controles de Calidad realizados por la DGAC.
d) A petición fundada de la DGAC.

6.5 PERSONAS INTERESADAS EN DESARROLLAR ACTIVIDADES DE SEGURIDAD PRIVADA

6.5.1 La persona interesada en desarrollar actividades de seguridad privada en recintos aeroportuarios o espacios sometidos a control de la DGAC, podrá ser autorizada como:

a) Asesor de Seguridad Privada: son las personas naturales que realizan o tienen por objeto desarrollar labores de asesoría o prestación de servicios en materias inherentes a seguridad privada en el ámbito aeroportuario.

b) Jefe de Seguridad: es un experto que domina, conoce y se desempeña en actividades relativas a seguridad de una determinada entidad y cuya función es administrar los recursos humanos, tecnológicos y materiales para mantenerla operando en condiciones normales y evitar que le afecten riesgos contra la propiedad, los bienes y las personas bajo su protección.

c) Supervisor de Seguridad Privada: son personas naturales que efectúan labores de supervisión y control de personas, elementos y equipos de seguridad privada, en el ámbito de la empresa que prestan sus servicios.

d) Vigilante Privado: tendrán como único y exclusivo objeto la protección y seguridad interior de edificios, destinados a la habitación, oficinas u otra finalidad; de conjuntos habitacionales; de recintos, locales, plantas u otros establecimientos de empresas, cualquiera sea su naturaleza, tales como industrias, comercio, establecimientos mineros, y en general, la protección y seguridad de los bienes y personas que haya en dichos lugares.

Los vigilantes privados desempeñarán sus funciones dentro del recinto o área de cada empresa, industria, edificio o conjunto habitacional o comercial, establecimiento o faena; deberán en ellas portar armas, como asimismo, tendrán la obligación de usar uniforme, conforme a lo establecido en el DL 3607, del Ministerio del Interior.

e) Guardias de Seguridad: prestan labores de guardias de seguridad, los nocheros, porteros, rondines u otras de similar carácter, quienes sin tener la calidad de Vigilantes Privados, brinden personalmente seguridad o protección a bienes o personas, en general. A estas labores le son aplicables las disposiciones del Decreto N° 93, de 1985, del Ministerio de Defensa Nacional, en todo lo que no se oponga a la regulación de la presente norma.

f) Técnico: Persona que proporciona, instala, mantiene, repara o controla recursos o medios materiales que se estimen necesarios para el buen funcionamiento de una instalación o para la aplicación de medidas de seguridad. Para los equipos de rayos X existirán técnicos en mantenimiento y operadores de equipos.

6.5.2 Requisitos para obtener la autorización

La persona interesada en obtener la autorización que la DGAC otorga para desarrollar actividades de seguridad privada en los recintos aeroportuarios y en los espacios sometidos a su control, deberá acreditar idoneidad cívica, moral y profesional, según sea el caso, mediante títulos o documentos que así lo certifiquen, para cada uno de los casos indicados más adelante y los demás requisitos específicos que se establecen en la presente norma.

La DGAC autorizará a estas personas mediante el otorgamiento de una Tarjeta de Identificación de Seguridad Privada Aeroportuaria Aeronáutica (denominada TISPA), cuando cumplan los siguientes requisitos comunes y específicos, según corresponda.

6.5.3 Requisitos comunes:

a) Idoneidad Cívica

1. Presentar fotocopia autorizada de la cédula nacional de identidad por ambos lados.
2. Certificado de antecedentes para fines especiales. No haber sido condenado por crimen, simple delito o cuasidelito.

b) Idoneidad Moral

Certificado de antecedentes comerciales, que no registre anotaciones.
En caso de registrar anotaciones, el empleador, cuando corresponda, debe acompañar una declaración notarial donde señale expresamente tener conocimiento de la deuda, señalando que para él no es impedimento dicha circunstancia.
En caso de que la persona cuente con acreditación tarjeta OS-10 vigente de Carabineros de Chile, ésta bastará para tener por acreditada su idoneidad moral.

c) Idoneidad Profesional

Acreditar tarjeta OS-10 vigente de Carabineros de Chile para la actividad a la cual requiera ser autorizado (la cual será reconocida como instrucción inicial según el título 5.2). Se exceptúa de éste requisito al técnico en mantenimiento u operación de equipos de rayos X, y los jefes de seguridad que acrediten experiencia laboral por más de 10 años en aeródromos y antecedentes académicos con un mínimo de 400 horas académicas en materias de seguridad privada o aeroportuaria.

d) Otros

1. Currículum vitae.
2. Acreditar la participación de la instrucción local

6.5.4 Requisitos específicos:

a) El asesor de seguridad privada

Presentar copia de la declaración de inicio de actividades ante el Servicio de Impuestos Internos, en materias inherentes a Seguridad Privada.

b) El jefe de seguridad

1. Acreditar el cumplimiento efectivo con el servicio militar o ser funcionario en retiro de las Fuerzas Armadas, de Carabineros de Chile, de la Policía de Investigaciones o de Gendarmería. En casos calificados, la DGAC podrá exceptuar del cumplimiento de este requisito, en especial tratándose de postulantes del sexo femenino.

2. Acreditar la aprobación del examen obligatorio indicado en el título 5.5 sobre la instrucción complementaria como “Jefe de Seguridad”; o; para renovación, acreditar autorización DGAC vigente como Jefe de Seguridad, y aprobar el examen obligatorio sobre la instrucción recurrente para “Jefe de Seguridad”.

c) El supervisor de seguridad privada

1. Acreditar la situación militar al día o ser funcionario en retiro de las Fuerzas Armadas, de Carabineros de Chile, de la Policía de Investigaciones o de Gendarmería. En casos calificados, la DGAC podrá exceptuar del cumplimiento de este requisito, en especial tratándose de postulantes del sexo femenino.

2. Acreditar la aprobación del examen obligatorio indicado en el título 5.5 sobre la instrucción complementaria como “Supervisor de Seguridad Privada”; o; para renovación, acreditar autorización DGAC vigente como Supervisor de Seguridad, y aprobar el examen obligatorio sobre la instrucción recurrente para “Supervisor de Seguridad Privada”.

d) El vigilante privado

1. Acreditar el cumplimiento efectivo con el servicio militar o ser funcionario en retiro de las Fuerzas Armadas, de Carabineros de Chile, de la Policía de Investigaciones o de Gendarmería. En casos calificados, la DGAC podrá exceptuar del cumplimiento de este requisito, en especial tratándose de postulantes del sexo femenino.
2. Acreditar la aprobación del examen obligatorio sobre la instrucción complementaria como “Vigilante Privado”; o; para renovación, acreditar autorización DGAC vigente como Vigilante Privado, y aprobar el examen obligatorio sobre la instrucción recurrente para “Vigilante Privado”.

e) El guardia de seguridad

Acreditar la aprobación del examen obligatorio indicado en el título 5.5 sobre la instrucción complementaria como “Guardia de Seguridad”; o; para renovación, acreditar autorización DGAC vigente como Guardia de Seguridad, y aprobar el examen obligatorio sobre la instrucción recurrente para “Guardia de Seguridad”.

f) El técnico

Acreditar título profesional o técnico en la materia inherente a la seguridad privada autorizada por Carabineros de Chile a través de la tarjeta OS-10 vigente.

g) El técnico en mantenimiento de equipos de rayos X

1. Acreditar título profesional o técnico en las materias relacionadas con equipos de rayos x para la aplicación de medidas de seguridad.
2. Presentar fotocopia autorizada de licencia de operación de equipos de rayos X vigente otorgada por la Autoridad respectiva.

h) El operador de equipos de rayos X

1. Acreditarán ante la DGAC la aprobación del curso de “Operador de equipos de rayos X”, o similar, inicial o recurrente según corresponda.
2. Presentar fotocopia autorizada de licencia de operación de equipos de rayos X vigente otorgada por la Autoridad respectiva.
3. Acreditar la aprobación del examen obligatorio indicado en el título 5.5 para la instrucción inicial y recurrente.

Los documentos o certificados que acrediten el cumplimiento de los requisitos en el presente capítulo, deberán acompañarse en originales o autorizados ante notario, y estar vigentes al momento de solicitar la acreditación a la DGAC.

Las personas interesadas en desarrollar actividades de seguridad privada que requieran ser autorizadas por la DGAC, deberán hacerlo a través de una entidad prestadora de servicios de seguridad privada autorizada o directamente a través de una empresa u organización contratante.

6.5.5 De la renovación

La solicitud de renovación de la autorización para desarrollar actividades de seguridad privada, deberá presentarse con una antelación mínima de treinta días hábiles respecto de la fecha de vencimiento de la autorización, debiendo adjuntar la documentación que acredite la vigencia de los requisitos establecidos en este capítulo.

6.5.6 De la revocación de la autorización.

La persona autorizada para desarrollar actividades de seguridad privada, deberá mantener los requisitos que justificaron la autorización de la actividad hasta la fecha de vencimiento de la misma.

La DGAC, en cualquier tiempo, podrá revocar la autorización fundado en los incumplimientos detectados en las actividades de control y fiscalización, o por la pérdida de los requisitos que se tuvieron a la vista para otorgar la autorización para desarrollar actividades de seguridad privada.

6.5.7 De la Tarjeta de Identificación de Seguridad Privada Aeronáutica (TISPA)

La DGAC otorgará una “Tarjeta de identificación de la seguridad privada aeroportuaria” a las personas que cumplan con los requisitos para desarrollar actividades de la seguridad privada indicados en la presente norma.

6.5.8 Del otorgamiento de la TISPA

Para el otorgamiento de la TISPA se deberán presentar los siguientes antecedentes:

a) Documentación que acredita el cumplimiento de los requisitos indicados en el título 4.2.
b) Formulario “Solicitud de TISPA”.
c) Fotografía tamaño pasaporte, con fondo blanco.
d) Copia del contrato de trabajo, honorarios –si fuere el caso-, o declaración de inicio de actividades ante el Servicio de Impuestos Internos, en materias inherentes a Seguridad Privada, según corresponda.

El formulario de solicitud de TISPA establecido en el anexo E que estará disponible en la página web institucional.

La documentación deberá ser presentada con anterioridad a la instrucción local que impartirá la DGAC, informándose la fecha de su ejecución.

6.5.9 De la vigencia

La TISPA tendrá una vigencia de hasta veinticuatro meses, dependiendo de la vigencia de la tarjeta OS-10 de Carabineros, y para el caso de los operadores de equipos de rayos X se tendrá en cuenta la vigencia de la licencia de operación.

6.5.10 De la TISPA temporal

La DGAC podrá autorizar TISPA de forma temporal, por un periodo máximo de sesenta días, por causas fundadas y siempre que su emisión no se contraponga con los requisitos definidos en la presente norma.

6.5.11 De la devolución

El titular o el representante de la empresa a la cual éste pertenece, según corresponda, deberá hacer devolución de la TISPA a la DGAC, por vencimiento y en el caso en que dejen de prestar servicios en materias de seguridad privada. Lo que se deberá realizar dentro de los dos días hábiles de ocurrido el hecho que causa la devolución.

6.5.12 Del extravío o deterioro

En caso de extravío o deterioro de la TISPA el titular deberá, según corresponda:

a) Informar a su empleador en forma inmediata.
b) Dejar constancia del extravío de su TISPA en la Unidad Policial más cercana. Asimismo, si fuere un trabajador dependiente, deberá notificar sobre este hecho al representante de la empresas o entidad al que pertenece dentro de las 48 horas de ocurrido el hecho, luego el representante informará a la DGAC, dentro de las 72 horas de ocurrido el suceso.
c) Presentar el formulario acta de extravió o deterioro de TISPA, anexando la constancia policial, y remitirla a través de su representante legal a la Autoridad Aeroportuaria.

   En el caso de deterioro, deberá presentar el formulario acta de extravío o deterioro de la TISPA, anexando la Tarjeta deteriorada, indicada en el anexo F.

   Para el otorgamiento de una nueva TISPA por la causal señalada en el punto precedente, se deberá presentar una nueva solicitud a la DGAC, acompañando el documento que acreditan la constancia o denuncia respectiva.

6.5.13 Del cambio de empresa

El titular de una TISPA vigente cuando cambie de empresa de seguridad no requiere rendir nuevamente el examen de certificación de competencias ante la DGAC, siempre y cuando siga cumpliendo las mismas funciones que fuere autorizado y se encuentre dentro del plazo de la vigencia, debiendo hacer devolución de la misma al empleador.

6.5.14 De la renovación de la TISPA

La TISPA deberá ser renovada por las siguientes causales:

a) Vencimiento.
b) Cambio de formato de la TISPA dispuesta por la Autoridad Aeronáutica.
c) Cambio de nombres y/o apellidos legalmente acreditado.
d) Extravío y/o deterioro.
e) Cambio de empleador.
f) Cambio de actividad (función) del trabajador o funcionario.
g) Datos incorrectos en la emisión.

6.5.15 Del porte y uso de la TISPA

El porte y uso visible de la TISPA es de carácter obligatorio, en el extremo superior izquierdo de la tenida, para la persona que ingrese y circule por un aeródromo u espacio sometido al control de la DGAC.

6.5.16 Del cambio de diseño de la TISPA

La DGAC efectuará cambios en el diseño o formato de la TISPA cuando exista un registro del 4 % de tarjetas perdidas, extraviadas, o sustraídas a los usuarios, o por razones de seguridad, determinadas por la Autoridad Aeronáutica.

6.5.17 De los formatos de la TISPA

El formato de la TISPA se encuentra definido en el anexo G.

6.6 INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD PRIVADA Y EXAMEN OBLIGATORIO

6.6.1 De la Instrucción en Seguridad Privada

La Instrucción en seguridad privada comprende:

a) Instrucción inicial
b) Instrucción complementaria y recurrente
c) Instrucción local

6.6.2 De la instrucción inicial

La instrucción inicial de la seguridad privada, será reconocida por la DGAC, a través de la presentación de la tarjeta OS-10 vigente otorgada por Carabineros de Chile.

En el caso del operador de equipos de rayos X, la DGAC considerará como instrucción inicial la aprobación de cursos de interpretación de imágenes o similar, que el solicitante acredite haber cursado y aprobado. Cursos que no podrán haber sido aprobados más allá de veinticuatro meses desde la fecha de presentación de los antecedentes.

6.6.3 De la Instrucción complementaria y recurrente (Manual de Instrucción de Seguridad Privada)

La instrucción complementaria y recurrente se realizará a través de un Manual de instrucción de seguridad privada. Este manual está dirigido a la formación del Jefe de Seguridad, del Supervisor de Seguridad, del Vigilante Privado, del Guardia de Seguridad y el Operador de equipos Rayos X.

Esta instrucción complementaria y recurrente será una actividad de autoaprendizaje donde cada interesado deberá instruirse con el manual de instrucción de seguridad privada provisto por la DGAC. El manual incorporará un cuestionario de preguntas teóricas para este fin.

La DGAC publicará en la página web institucional el manual de instrucción de la seguridad privada.

En el caso del operador de equipos de rayos X, la DGAC considerará además como instrucción recurrente la aprobación de cursos de interpretación de imágenes o similar, que el solicitante acredite haber cursado y aprobado.

6.6.4 De la Instrucción Local

Toda persona interesada en obtener la autorización que la DGAC otorga para desarrollar actividades de seguridad privada en los recintos aeroportuarios y en los espacios sometidos a su control, deberá recibir instrucción local.

La DGAC en cada aeródromo de la red primaria establecerá programas locales de instrucción para la persona interesada en desarrollar actividades de la seguridad privada.

La instrucción local considerará como mínimo los siguientes contenidos:

a) Concientización de la seguridad aeroportuaria para personal que aplica controles de seguridad privada.
b) Programa de Seguridad local.
c) Plan de contingencia local.

La instrucción local será presencial y ejecutada previo a rendir el examen obligatorio de certificación indicado en el título 5.5, o con anterioridad a la obtención de la TISPA, según corresponda. Los aeródromos mantendrán los registros de la instrucción local.

Cada aeródromo dispondrá de instructores de la DGAC certificados para efectuar la instrucción local que establece la presente norma.
En el caso de cambio de aeródromo de un titular de la TISPA, cuando siga vinculado a la misma entidad contratante y continúe cumpliendo la misma función, éste deberá cursar la instrucción local del lugar donde prestará sus servicios, sin requerir el cambio de TISPA. Los aeródromos mantendrán registros de estas situaciones.

6.6.5 Del examen obligatorio

El Jefe de Seguridad, el Supervisor de Seguridad, el Vigilante Privado, el Guardia de Seguridad y el Operador de equipos Rayos X, para ser autorizado por la DGAC, deberán rendir examen obligatorio para la certificación, sobre las materias de la instrucción complementaria y recurrente (para el caso de renovación) en seguridad privada, para el cargo que desempeñará, según corresponda.

El examen tendrá los siguientes porcentajes mínimos de aprobación:

Cargo	Porcentaje de aprobación
Jefe de Seguridad	80 %
Supervisor de Seguridad	70 %
Vigilante Privado	80 %
Guardia de Seguridad	60 %
Operador de equipos rayos X	80 %

6.7 FISCALIZACIÓN Y CONTROL DE CALIDAD

La fiscalización de los servicios de seguridad privada en aeródromos y recintos sometidos al control de la DGAC, será efectuado por Personal de Seguridad Aeroportuaria, para verificar el cumplimiento de las exigencias legales establecidas para los prestadores de estos servicios y de la normativa dictada por la DGAC, en el ámbito de la seguridad de aviación civil, sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 5.1.2 del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

En cumplimiento a lo establecido en el Programa Nacional de Control de la Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), la DGAC dispondrá la ejecución de Auditorias e Inspecciones de Seguridad a los Servicios de Seguridad Privada en los aeródromos y espacios sometidos al control de la DGAC.

6.8 NORMAS ESPECIALES

6.8.1 Prestaciones de servicios de seguridad privada temporal

La DGAC podrá autorizar la prestación de servicios de seguridad de forma temporal, dentro de un aeródromo o espacio sometido al control de la DGAC, de acotada duración y que, a juicio de la Autoridad Aeronáutica, necesiten contar con servicios de seguridad privada, para lo cual fijará los requisitos particulares del caso que deberán cumplir las entidades autorizadas en la resolución que se dicte al respecto.

6.8.2 De las autorizaciones y acreditaciones vigentes

Las personas y entidades que al momento de publicarse esta norma tengan una acreditación o autorización vigente para realizar alguna actividad inherente a la seguridad privada, seguirán vigente hasta la fecha de su vencimiento, debiendo cumplir con los requisitos de la presente norma al momento de su renovación.

6.8.3 De los vigilantes privados en la zona de seguridad restringida

La implementación de vigilantes privados en la zona de seguridad restringida de un aeródromo estará circunscrita a la evaluación de la amenaza determinada por la DGAC. Los requisitos particulares que deberán cumplir las entidades autorizadas serán fijados en una resolución que se dicte al respecto.

CAPITULO 7
DAP 14 01
SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO

7.1 DEFINICIONES

ÁREA DE MOVIMIENTO
Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas existentes.

AUTORIDAD AEROPORTUARIA
La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil, responsable de la administración del aeródromo.

EXPLOTADOR
Persona que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando su dirección técnica. Se presume explotador al propietario de la aeronave.

FOD
Todo objeto en el área de movimiento que constituya un riesgo para aeronaves, vehículos o lesiones a las personas.

FOLLOW ME (SÍGAME)
Es una expresión que, principalmente se refiere a la maniobra que efectúa un vehículo para guiar una aeronave hasta su estacionamiento final o desde éste, hasta el punto desde el cual la aeronave pueda continuar autopropulsada hacia el umbral de la pista.
También se aplica al vehículo que guía a otro vehículo en el área de movimiento.

LOGOTIPO
Signo gráfico que identifica a una empresa, un producto comercial o, en general, cualquier entidad pública o privada.

MERCANCÍAS PELIGROSAS
Todo objeto o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y sus suplementos o estén clasificadas de acuerdo a ellas.

PROCEDIMIENTO DE BAJA VISIBILIDAD (LVP)
Es aquel que se utiliza en un aeródromo/aeropuerto que cuenta con aproximación ILS CAT II o III y que opera con una visibilidad horizontal inferior a 550 m.

SUPERVISOR DEL ÁREA DE MOVIMIENTO (**SAM)**
Es la persona debidamente entrenada y competente, encargada de supervisar, fiscalizar y apoyar la gestión de circulación de aeronaves, vehículos terrestres o peatones en el área de movimiento, exceptuando el área de maniobras, área en la cual presta servicios de guía (FOLLOW ME) y de apoyo a la gestión de la Torre de Control de Aeródromo.
CAP

7.2 GENERALIDADES

7.2.1 Alcance

El presente procedimiento será aplicable a:

a) Todas las aeronaves que operen en el área de movimiento.
b) Todos los vehículos que circulen por el área de movimiento.
c) Toda persona que en el ejercicio de sus funciones deba circular por el área de movimiento.

7.2.2 Funciones

De la Autoridad Aeroportuaria:
a) Fiscalizar los procedimientos de seguridad operacional en el aeródromo.

Del Jefe SSEI:
a) Supervisar el área de movimiento.
b) Proponer el procedimiento operacional local para las funciones del
c) Supervisor del Área de Movimiento (SAM), cuando corresponda.
d) Asignar un funcionario SSEI para que desempeñe la función SAM.
d) Controlar que el SAM utilice los elementos de protección personal.

7.2.3 Del Supervisor del Área de Movimiento (SAM)

a) Velar por el cumplimiento de los procedimientos de seguridad operacional en el área de movimiento.
b) Efectuar las inspecciones del área de movimiento.
c) Coordinar con los servicios de tránsito aéreo y los explotadores aéreos las pruebas de motores.
d) Informar al Jefe de Aeródromo respecto de las posibles infracciones a la reglamentación aeronáutica, utilizando el formulario del Anexo C.
e) Supervisar el movimiento de personas y vehículos, durante ceremonias o eventos que se realicen el área de movimiento.
f) Fiscalizar que se cumplan las medidas de protección contra el chorro de reactores en el área de movimiento, en las áreas de riesgo que se presentan en el Anexo A.

7.3 TRÁNSITO DE AERONAVES, VEHÍCULOS Y PERSONAS EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO

7.3.1 Estacionamiento y rodaje de aeronaves

Las aeronaves que se dirijan a la plataforma, serán ubicadas en los puestos de estacionamiento que les sean asignados por la concesionaria u Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), según sea el caso.

Toda aeronave estacionada en el área de movimiento permanecerá con su sistema de frenos accionado y calzos correspondientes.

7.3.2 Señales

Las señales para maniobrar en tierra están descritas en la DAN 91 “Reglas del Aire”.

Las funciones de señalero serán ejecutadas por personal del explotador. En su defecto, esta actividad será ejecutada por el SAM o en su ausencia, por personal SSEI.
Para guiar una aeronave en tierra, el señalero debe estar capacitado, por la autoridad aeroportuaria o explotador, según corresponda.

Los vehículos y material de apoyo terrestre, deberán permanecer alejados, hasta que la aeronave se encuentre totalmente detenida y el señalero dé por terminada la fase de estacionamiento.

Cuando un señalero, se encuentre dando indicaciones de estacionamiento a una aeronave, ningún vehículo podrá cruzar entre el señalero y la aeronave**.**

7.3.3 Tránsito de aeronaves

Ninguna aeronave efectuará el procedimiento de puesta en marcha de motores, mientras se encuentre acoplada a un puente de embarque.

La aeronave estacionada en plataforma podrá iniciar el procedimiento de puesta en marcha, antes de efectuar el retroceso remolcado. En ningún caso podrá realizar el retroceso en forma autopropulsada.

Durante la puesta en marcha de una aeronave, sólo podrá permanecer junto a ella, el personal y equipos de apoyo indispensables.

El piloto al mando y el personal terrestre de apoyo deberán tomar las máximas precauciones para evitar situaciones de riesgo y/o daños a terceros durante la puesta en marcha y posterior rodaje de una aeronave.
Durante las maniobras efectuadas por las aeronaves en la plataforma, o al ingresar o salir de ella, el piloto al mando de la aeronave, prestará atención a las aeronaves estacionadas o rodando, vehículos, objetos o personas a fin de evitar accidentes.

Cuando una aeronave permanezca en plataforma, como medida de seguridad deberá permanecer sin escalas adosadas y con sus puertas cerradas y aseguradas.

Cuando las condiciones de visibilidad reducida dificulten el rodaje en el área de movimiento, los explotadores o el piloto al mando de la aeronave, podrán solicitar la provisión del vehículo “FOLLOW ME”.

Todas las aeronaves bajo guía “FOLLOW ME” mantendrán contacto permanente con la Torre de Control de Aeródromo.

En caso de solicitud de “FOLLOW ME”, el SAM, deberá dirigirse al lugar que la Torre de Control de Aeródromo indique para proceder de la siguiente manera:

a) Deberá aproximarse a la aeronave a una distancia prudente, siempre a la vista del piloto, con luces bajas y balizas o luces estroboscópicas encendidas.

b) Deberá permanecer atento a las comunicaciones de la Torre de Control de Aeródromo, ante un posible cambio de instrucciones.
c) Si el piloto al mando de la aeronave pierde de vista el vehículo “FOLLOW ME”, deberá detenerse de inmediato y notificar de esta circunstancia a la Torre de Control de Aeródromo.
d) El vehículo “FOLLOW ME” tendrá comunicación con la aeronave, a través de la Torre de Control de Aeródromo.

7.3.4 Tránsito de vehículos en el área de movimiento

Sólo podrán conducir vehículos en plataforma aquellos conductores que cuenten con la autorización de la Autoridad Aeroportuaria que corresponda.

Toda aeronave en movimiento tiene preferencia ante cualquier vehículo, salvo lo indicado en el párrafo siguiente.

Los vehículos de emergencia de la DGAC o servicios de apoyo externo u otros, debidamente autorizados por la autoridad aeroportuaria, que se desplacen en respuesta a una situación de emergencia, tendrán derecho preferente de paso por sobre el resto del tráfico en el área de movimiento.

Cuando el vehículo FOLLOW ME requiera cursar un mensaje a la aeronave guiada, lo hará a través de la Torre de Control de Aeródromo.
Los vehículos que operen permanentemente en el área de movimiento, deberán contar en forma visible con:

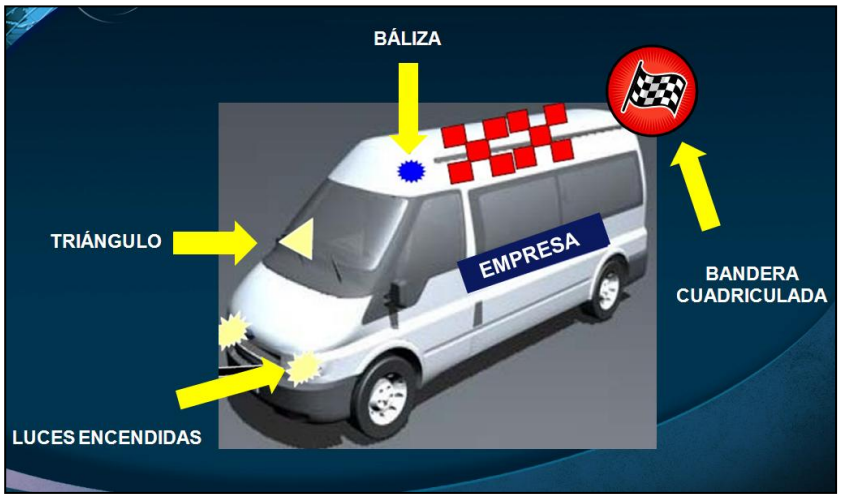
a) Logotipo del explotador o empresa a la que pertenece, preferentemente en las puertas;
b) Cuadriculado pintado o autoadhesivo de color rojo y blanco, de 30 x 30 cm. sobre el techo.
c) Cuando un vehículo no posea techo, el cuadriculado deberá estar aplicado en el capot.
d) Una baliza color ámbar sobre el techo o en lugar visible.

Los vehículos que operen eventualmente en el área de movimiento, deberán portar:

a) Bandera cuadriculada de color rojo y blanco de 1 x 1 m, con cuadrados de 30 x 30 cm, adosada a un mástil que debe instalarse en la parte posterior derecha del vehículo, de tal forma que sobresalga totalmente sobre el techo del vehículo, y
b) Baliza color ámbar sobre el techo.

Todos los vehículos que circulen en el área de movimiento deben hacerlo con las luces bajas.

Los vehículos no deberán exceder los 20 Km/hora.
La carga no podrá exceder una altura que dificulte la visibilidad al conductor y deberá estar correctamente estibada y asegurada, para evitar todo riesgo de caída.



En los vehículos de carga no se podrá transportar personas en los espacios destinados a carga.

Cuando un vehículo opere en el área de maniobra del aeródromo, deberá contar con comunicación en ambos sentidos y solicitar autorización de la Torre de Control de Aeródromo, siguiendo las vías de circulación, sin sobrepasar las líneas de seguridad.

El personal de tierra y los vehículos de apoyo terrestre podrán ingresar al puesto de estacionamiento, cuando el señalero haya dado por terminada esta operación y la aeronave se encuentre totalmente detenida. Ver Anexo “B”.
Se exceptúa de lo señalado precedentemente el carro generador eléctrico, que podrá permanecer frente al puesto de estacionamiento.

El conductor de un vehículo deberá seguir las siguientes indicaciones:

a) Abandonar la plataforma, una vez concluida la maniobra de carga o descarga de la aeronave.
b) No obstaculizar el tránsito a los vehículos que estén aproximando a la aeronave o retirándose de ésta.
c) No transitar entre equipos o vehículos, que apoyan a una aeronave en plataforma.
d) No transitar bajo las alas de una aeronave o palas de un helicóptero.
e) No cruzar por detrás de una aeronave, durante la puesta en marcha.
f) No estacionar debajo de los puentes de embarque, respetando la línea de demarcación de la zona de seguridad.
g) Los conductores que tengan obstruida su visión de retroceso deben utilizar hombre guía para realizar esta maniobra.

Antes de proceder a la maniobra de retroceso remolcado (push back), para salir del puente de embarque, el despachador del explotador verificará que la totalidad de los vehículos hayan salido del área de seguridad demarcada alrededor de la aeronave y que el puente esté libre de obstáculos.

Todo vehículo, equipo, escaleras y otros que no estén desarrollando funciones de servicio de apoyo a la aeronave, deberá abandonar el sector de plataforma y permanecer en el lugar habilitado para ello.

Todo vehículo que circule en el área de movimiento deberá estar equipado con un extintor portátil para fuegos clase ABC y apropiado al tamaño del móvil, con su respectiva mantención.

Los contaminantes en la plataforma a causa de operaciones terrestres, deberán ser retirados por la empresa que preste el servicio o por el explotador, lo que se evidenciará mediante un registro escrito el servicio de tratamiento al cual fue enviado.

Los receptáculos para FOD ubicados en las diferentes áreas del aeródromo, tienen como propósito permitir el análisis posterior del origen y causa de la fuente del FOD encontrado. Por tanto, son de uso exclusivo para ello.

Toda persona que visualice un FOD, debe retirarlo y depositarlo en los contenedores FOD.

Los vehículos que se acoplen al fuselaje de la aeronave, deberán contar con asistencia de un señalero y con sus sistemas de frenos accionados.

Los vehículos detenidos accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas similares, deberán ser asistidos en forma inmediata por personal de la empresa o explotador. Cuando un vehículo no pueda ser retirado, se dará aviso a la Autoridad Aeroportuaria

Los vehículos que tengan o no tracción propia deberán quedar estacionados con sus sistemas de frenos accionados.

Las grúas horquillas no podrán remolcar equipos. Además, deberán considerar que el traslado de la carga sea de corto alcance.

Los vehículos deberán circular con sus puertas cerradas.

Los vehículos con elementos de altura variable, circularán siempre con éstos en su posición más baja.

7.3.5 Tránsito de remolques o semi-remolques

Los remolques y semi-remolques deberán:

a) Estar unidos al vehículo tractor con elementos de enganche que permitan realizar su operación con seguridad.
b) Contar con elementos reflectantes en sus cuatro costados y el logotipo de la empresa a la cual pertenece.

Un vehículo que remolque equipos de apoyo, podrá anexar hasta cinco carros porta equipajes y con visibilidad reducida, hasta cuatro carros.

La carga que se transporte en carros o similares deberá estar amarrada o cubierta con malla o carpa.

No se podrá movilizar contenedores desocupados y sobrepuestos en los carros de carga, sin que éstos se encuentren anclados por algún medio de fijación.

7.3.6 Del desplazamiento de personas y otras medidas

Podrán transitar por plataforma sólo las personas que estén debidamente acreditadas y autorizadas por la Autoridad Aeroportuaria.

Toda persona autorizada deberá portar en un lugar visible y en forma permanente su tarjeta de ingreso controlado en aeródromo (TICA), usar protección auditiva y no fumar en plataforma.

Toda persona que trabaje en el interior de un aeropuerto, deberá usar los Elementos de Protección Personal (EPP) de acuerdo a la Norma Chilena 3254:2011, “Ropa de protección de alta visibilidad – Requisitos y ensayos”, y protección auditiva.

La zona de circulación de pasajeros alrededor de una aeronave estará delimitada con conos o cintas, desde la escala delantera, pasando por la punta del ala y hasta la escala trasera. Además, deberá contar con asistencia de la tripulación auxiliar o personal de tierra del explotador. Ver Anexo B.

Los explotadores y empresas de servicios son responsables de manejar adecuadamente todos los residuos que generan por sus actividades, ya sean estos domiciliarios, industriales o peligrosos, desde su control, almacenamiento hasta la disposición final.

Queda prohibido el uso de elementos de reproducción de música/radio y/o la introducción manual de datos por teclado mientras se conduce.

Está prohibido abandonar en cualquier lugar del aeropuerto/aeródromo restos de aeronaves, vehículos, equipos u obstáculos que se encuentren fuera de servicio o entorpezcan la normal operación en el aeropuerto/aeródromo.

Los vehículos y equipos, así como los conductores, podrán ser fiscalizado aleatoriamente según corresponda por parte de la Autoridad Aeroportuaria en relación a los siguientes aspectos:

- El uso de los elementos de protección personal.
- El uso de ropa de protección de alta visibilidad.
- El cumplimiento de las velocidades en plataforma.
- El funcionamiento o estado correcto de los componentes del equipo o vehículo.

7.3.7 Embarque o desembarque de pasajeros

Procedimiento del embarque/desembarque
El embarque/desembarque de pasajeros se realizará a través de los puentes de embarque y en posiciones remotas preferentemente mediante buses.

Si se realiza a pie, se deberá contar con asistencia de personal del explotador.
Durante la noche, la plataforma deberá estar iluminada para fines de embarque/desembarque de pasajeros.

7.4 Denuncio de presuntas infracciones

Todo vehículo y/o equipo que ingrese a la plataforma y al área de maniobras, estará sujeto a las normas y procedimientos establecidos por la DGAC, y por lo tanto debe someterse a la fiscalización de la Autoridad Aeroportuaria, la cual se efectúa a través de:

a) Los Supervisores del Área de Movimiento (SAM), en lo concerniente al control dentro del área de movimiento y vías de circulación de vehículos en el aeródromo.
b) Personal SSEI, en aquellos aeropuertos/aeródromos en los cuales no se cuente con SAM.
c) Personal AVSEC, en lo concerniente a la autorización de acceso a la parte aeronáutica.

Denuncio por presunta infracción
El personal fiscalizador de la DGAC cursará el denuncio de presunta infracción, entregando copia íntegra del denuncio al Jefe de Aeropuerto/Aeródromo, señalando la presunta conducta infractora detectada y la normativa infringida, quien la enviará al órgano infraccional, correspondiente.

La Autoridad Aeroportuaria notificará al representante del explotador o empresa de servicios vía correo electrónico y/o soporte de papel, en un plazo máximo de 48 horas desde conocido los hechos, el correspondiente “Denuncio de presunta infracción”.

CAPÍTULO 8
PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA CARGA AEREA

8.1 Establecer medidas de seguridad para el transporte por vía aérea de carga, correo y la cadena de suministros, a fin de garantizar la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, relativas a esta materia.

8.2 Alcances del programa

Los integrantes de la cadena de suministros que participan en la aplicación de inspecciones o controles de seguridad de la carga y correo, para los fines de este programa se identificarán como:

a) Entidades acreditadas por la DGAC
b) Entidades aprobadas por la DGAC
c) Entidades aceptadas por la DGAC
d) Otras entidades reconocidas con funciones específicas en la cadena de suministros
e) Servicio de Seguridad Aeroportuaria de la DGAC

8.3 Vigencia

Las resoluciones que otorguen acreditación, aceptación y reconocimiento en la cadena de suministro tendrán una vigencia de dos (02) años.

8.4 Entidades acreditadas por la DGAC

Las entidades acreditadas por la DGAC que aplicarán inspecciones o controles de seguridad a la carga y correo son Agencias de carga.

La agencia de carga que requiera ser acreditada por la DGAC deberá presentar una solicitud y un programa de seguridad de acuerdo a lo indicado en el anexo A del programa.

8.5 Entidades aprobadas por la DGAC

Las entidades aprobadas por la DGAC que podrán aplicar inspecciones o controles de seguridad a la carga y correo son:

a) Explotadores de aeronaves
b) Entidades prestadoras de servicios en el aeródromo

El explotador de aeronaves del transporte aéreo comercial deberá incluir en su programa de seguridad las medidas relativas a la protección e inspección de la carga, el correo y otros artículos. Dicho programa deberá ser aprobado por la DGAC, así como sus posteriores enmiendas, de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). El explotador de aeronaves deberá contar con un Certificado de Operador Aéreo (AOC) de la DGAC que autorice el transporte carga aérea.

Los almacenes de preparación y acopio de carga y las empresas de manipulación en tierra (Ground handling) que se ubican en un aeródromo, para los fines de este programa se

consideran como empresa prestadora de servicios en el aeródromo. Dichas entidades deberán contar un programa de seguridad aprobado por la DGAC, así como sus posteriores enmiendas, de acuerdo a lo establecido en el PNSAC.

8.6 Entidades aceptadas por la DGAC

La DGAC, a petición de un agente de carga acreditado o un explotador de aeronaves autorizado a transportar carga aérea, podrá aceptar los controles y medidas de seguridad que aplica:

a) Expedidor reconocido
b) Empresa transportista

El agente de carga acreditado o el explotador de aeronaves que propone una empresa para ser aceptada por la DGAC, garantizará que la entidad indicada en el punto anterior, cumple con los requisitos establecidos en el presente programa.

Un expedidor reconocido o empresa transportista para ser aceptado por la DGAC, deberá presentar un programa de seguridad de acuerdo a lo indicado en los anexos B y C del presente programa, cuya aprobación será de responsabilidad de la entidad proponente. La DGAC podrá analizar otras solicitudes presentadas por alguna entidad que desee participar en la cadena de suministro, estableciendo los requisitos respectivos según corresponda.

Las entidades proponentes deberán incorporar en sus programas de seguridad, auditorías periódicas a las empresas aceptadas como integrantes de la cadena de suministros. Estas actividades deberán ser programadas para todo el periodo de la vigencia de la aceptación, la frecuencia será definida por los siguientes criterios:

a) Nivel de amenaza definido por la DGAC
b) Nivel de amenaza de la entidad validada
c) Nivel de cumplimiento de la norma
d) Incidentes
e) A requerimiento de la DGAC

8.7 Otras entidades reconocidas con funciones específicas en la cadena de suministros

El Explotador de aeronaves, el Agente acreditado y el Expedidor Reconocido podrán presentar a otras empresas para ser reconocidas en la cadena de suministros por la DGAC. El proponente deberá aprobar un programa de seguridad de la empresa y ejecutar actividades de control de calidad periódicas según criterios enunciados en el párrafo 2.4.4.

La empresa prestadora de servicios de seguridad privada, y aquellas personas contratadas directamente como guardia, nochero, portero, rondín u otro de carácter similar, que presten servicios en un aeródromo o espacio sometido al control de la DGAC, deberá cumplir con lo establecido en la norma aeronáutica DAN 17 02.

8.8 Servicio de Seguridad Aeroportuaria de la DGAC

La fiscalización y vigilancia continua de la cadena de suministros para la carga y el correo, será ejecutada por el personal del Servicio de Seguridad Aeroportuaria y personal de Seguridad Operacional de la DGAC, en el ámbito de su competencia.

Con el objeto de mantener la continuidad del Servicio Seguridad Aeroportuaria, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá reasignar personal o requerir apoyo a las Fuerzas de Orden y Seguridad, a las Fuerzas Armadas y a los otros Servicios Públicos, con personal competente para cumplir las funciones declaradas en el presente programa.

8.9 Responsabilidades

8.9.1 Autoridad Aeronáutica

A través del Departamento Planificación tendrá las siguientes funciones:

a) Elaborar y mantener actualizado el PNSCA.
b) Establecer las coordinaciones sobre seguridad de aviación y facilitación.
c) Coordinar con los organismos de Estado y otras entidades del país, la implementación de los diversos aspectos del programa.
d) Evaluar los niveles de amenaza contra la seguridad de la aviación civil, en coordinación con las autoridades competentes.

8.9.2 A través del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA) tendrá las siguientes funciones:

a) Implementará el PNSCA.
b) Dispondrá la difusión del presente Programa a los aeródromos, explotadores de aeronaves, agencias de carga y otras empresas con responsabilidad en su aplicación.
c) Aprobará o aceptará, según corresponda, los Programas de Seguridad y Plan de Contingencias de las Empresas participantes de la seguridad de la cadena de suministro.
d) Dispondrá las actividades de control de la calidad, para verificar el cumplimiento de las medidas preventivas contempladas en los Programas de Seguridad de las Empresas participantes de la seguridad de la cadena de suministro.
e) Verificará y aceptará los equipos para la inspección de los envíos, de los explotadores de aeronaves, agencias de carga y otras empresas prestadoras del servicio.
f) Dispondrá la publicación de los listados de agentes acreditados aprobados por la DGAC, así como de los expedidores reconocidos y empresas transportistas validados por la DGAC.
g) Dispondrá la notificación a los aeródromos los estados de alertas o de vuelos o carga de alto riesgo.
h) Verificará y Acreditará, según corresponda, las solicitudes de certificación de embalajes.

8.9.3 Autoridad Aeroportuaria

a) Dispondrá la fiscalización de los explotadores de aeronaves y los agentes acreditados que realicen inspección de la carga y del correo en el aeródromo.
b) Dispondrá la aplicación de las medidas de seguridad conforme a los niveles de amenaza y estados de alerta.
c) Disponer la ejecución de inspecciones aleatorias, a la carga y al correo que haya sido inspeccionado por las empresas autorizadas por la DGAC.
d) Difundir el presente Programa a través del Comité de Seguridad del Aeródromo, a las entidades involucradas y responsables de su implementación en sus diversos aspectos.
e) Notificará a los explotadores de aeronaves la adopción de medidas de seguridad adicionales, ante la aplicación de Estados de Alerta por una eventual amenaza.
f) Notificar a los organismos competentes las irregularidades detectadas en la carga
g) Dispondrá la ejecución de las actividades de control de calidad definidas por el DASA.

8.9.4 Responsabilidades comunes

Los explotadores de aeronaves, agentes acreditados y expedidores reconocidos tendrán las siguientes responsabilidades comunes:

a) Designar un Jefe o Encargado de Seguridad, responsable de coordinar la implementación del programa de seguridad de la empresa.
b) Difundir a su personal los contenidos de este Programa y de su Programa de Seguridad y del Plan de Contingencias de la empresa, manteniendo los registros.
c) Contar con instalaciones apropiadas para el tratamiento de la carga y/o correo de forma segura.
d) Solicitar certificado de antecedentes del personal que desarrolla actividades relacionadas directamente con la carga y el correo.
e) Elaborar y poner en práctica un Programa de Instrucción a su personal.
f) Realizar inducción/capacitación en seguridad de la carga y en seguridad aeroportuaria, dejando constancia de su realización.
g) Establecer procedimientos de emergencia a ser utilizados para responder ante actos de interferencia ilícita u otras amenazas.
h) Realizar actividades de control de calidad internas y rectificar las deficiencias detectadas.
i) Realizar actividades de control de calidad a los integrantes de la cadena de suministros presentados a la DGAC para validación, informando los resultados de estas actividades.
j) Notificar a la DGAC la carga de alto riesgo, las mercancías peligrosas y el transporte de valores.

8.9.5 Explotadores de aeronaves

a) Incluir en su programa de seguridad y plan de contingencias los procedimientos para garantizar que la carga y el correo cumple con los requerimientos de este programa.
b) Comprobar que la carga y correo proveniente de un agente acreditado o expedidor reconocido fue sometida a inspección de seguridad, a través de la declaración de seguridad del envío, previo a la aceptación para su transporte en una aeronave comercial.

c) Ejecutar controles de seguridad aleatorios, comprendida la inspección, a un porcentaje de la carga proveniente de agentes acreditados o expedidores reconocidos de acuerdo a los criterios establecido de este Programa.
d) Aplicar inspección del 100% de la carga no conocida, mediante el empleo de tecnología o en forma física teniendo en cuenta la naturaleza del envío, adosando un sello de carga conocida validado por la DGAC.
e) Verificar que la "Carga Conocida" cuenta con una declaración de seguridad de los envíos.
f) Presentar a la DGAC para su fiscalización, la documentación de la carga, correo y mercancías peligrosas de origen y transbordo aceptada para su transporte en una aeronave comercial.
g) Asegurar que la carga y el correo una vez inspeccionado y aceptado para su transporte, esté protegido de interferencias hasta ser cargado en una aeronave comercial.
h) Someter a aprobación de la DGAC, y la autoridad correspondiente, los equipos de rayos x utilizados para la inspección.
i) Notificar a la DGAC toda carga o correo de alto riesgo aplicando métodos adicionales de inspección.
j) Disponer que la carga y el correo de origen y trasbordo que pierde su condición de seguridad sea sometido nuevamente a inspección.
k) Notificar a la DGAC todo bulto sospechoso, que pueda afectar la seguridad y toda declaración fraudulenta y/o identificación de mercancía peligrosa oculta.
l) Aplicar las medidas de seguridad adicionales dispuestas por la DGAC, de acuerdo a los estados de alerta.
m) Poner a disposición de la DGAC la carga y el correo cuando la aeronave esté bajo amenaza.
n) Reevaluar las medidas de seguridad y los procedimientos luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita o acción delictiva y adoptar las medidas correctivas apropiadas.

8.9.6 Agencia de carga acreditada por la DGAC

a) Elaborar y someter a aprobación de la DGAC un programa de seguridad de acuerdo a los requerimientos de este programa.
b) Aplicar inspección a la carga y el correo basado en la naturaleza del envío, incorporando etiquetas de carga conocida, para permitir el transporte en una aeronave de transporte aéreo comercial.
c) Ejecutar controles de seguridad aleatorios, comprendida la inspección, a un porcentaje de la carga proveniente de expedidores reconocidos de acuerdo a los criterios establecidos en este Programa y de acuerdo a los estados de alerta.
d) Presentar una declaración de seguridad de los envíos cuando se declare una "Carga Conocida".
e) Asegurar que el medio de transporte empleado cumpla con las condiciones de seguridad establecidas en el presente Programa.
f) Proteger permanentemente la carga desde el momento en que se aplican los controles o inspección de seguridad en sus instalaciones, traslado y entrega a un explotador de aeronave.
g) Someter a aprobación de la DGAC, y la autoridad correspondiente, los equipos de rayos x utilizados para la inspección.
h) Notificar al explotador de aeronave y a la DGAC toda carga o correo de alto riesgo, aplicando métodos adicionales de inspección.

i) Notificar al explotador de aeronave todo bulto sospechoso que pueda afectar la seguridad y toda declaración fraudulenta y/o identificación de mercancía peligrosa oculta.
j) Notificar a la Autoridad Aeroportuaria si la máquinas de rayos X con que inspecciona carga no está operativa y que planes alternativos tiene.

8.9.7 Expedidores Reconocidos aprobados

a) Presentar al explotador de aeronave o agente acreditado un programa de seguridad de acuerdo a los requerimientos de este programa.
b) Aplicar inspección a la carga y el correo basado en la naturaleza del envío, incorporando etiquetas de carga conocida, para permitir el transporte en una aeronave de transporte aéreo comercial.
c) Presentar una declaración de seguridad de los envíos cuando se declare una "Carga Conocida".
d) Asegurar que el medio de transporte empleado cumpla con las condiciones de seguridad establecidas en el presente Programa.
e) Proteger permanentemente la carga desde el momento en que se aplican la inspección de seguridad desde las instalaciones de aceptación, traslado y entrega a un agente de carga acreditada o explotador de aeronave.
f) Notificar al agente acreditado o al explotador aéreo, según corresponda, todo bulto sospechoso que pueda afectar la seguridad y toda declaración fraudulenta y/o identificación de mercancía peligrosa oculta.

8.9.8 Empresa transportista aprobada

a) Presentar al agente acreditado o, en su caso, al explotador de aeronave, un programa de seguridad de acuerdo a los requerimientos de este programa.
b) Designar un Jefe o encargado de Seguridad, responsable de coordinar la implementación del programa de seguridad de la empresa.
c) Difundir a su personal los contenidos en este programa y Programa de seguridad aprobado.
d) Garantizar que la carga que transporta cuenten con etiquetas de Carga Conocida y la declaración de seguridad de los envíos.
e) Aplicar medidas de seguridad para proteger los envíos contra accesos no autorizados, al medio de transporte desde que es cargado, hasta su entrega y aceptación por el agente acreditado y/o el explotador de aeronave.
f) Utilizar precintos de seguridad numerados para los vehículos y una declaración de seguridad de los envíos.
g) Solicitar certificado de antecedentes del personal de su empresa.
h) Impartir charlas de concientización y/o capacitación en seguridad de la carga e inducción en seguridad aeroportuaria a los conductores dejando constancia de su realización.
i) Realizar actividades de control de calidad internas y rectificar las deficiencias detectadas.

8.9.9 Bodegas de almacenamiento de Carga, Correo y Courier ubicadas en el aeródromo

a) Elaborar y mantener actualizado un programa de seguridad y plan de contingencias, aprobado por la DGAC, basándose en la documentación aeronáutica específica para su elaboración.
b) Difundir a su personal los contenidos de este Programa y de su Programa de Seguridad y del Plan de Contingencias de la empresa, manteniendo los registros.
c) Solicitar certificado de antecedentes a su personal.
d) Elaborar y poner en práctica un programa de instrucción a su personal, que incluya capacitación sobre seguridad de la carga, carga aérea y mercancías peligrosas.
e) Someter a aprobación de la DGAC, y la autoridad correspondiente, los equipos de rayos x utilizados para la inspección, cuando cuente con ellos.
f) Notificar a la DGAC de todo bulto sospechoso que pueda afectar la seguridad.
g) Inspeccionar a su personal y vehículos que ingresan a la zona de seguridad restringida desde sus instalaciones.
h) Notificar a la Autoridad Aeroportuaria si la máquinas de rayos X con que inspecciona carga no está operativa y que planes alternativos tiene.
i) Realizar actividades de control de calidad internas y rectificar las deficiencias detectadas.

8.9.10 Empresas de Manipulación en Tierra (Ground Handling)

a) Elaborar y mantener actualizado un programa de seguridad y plan de contingencia, aprobados por la DGAC, basándose en la documentación aeronáutica específica para su elaboración.
b) Difundir a su personal los contenidos del programa de seguridad de la empresa y los contenidos de este programa, dejando constancia de su realización.
c) Solicitar certificado de antecedentes a su personal.
d) Elaborar y poner en práctica un programa de instrucción a su personal, que incluya capacitación sobre seguridad de la carga, carga aérea y mercancías peligrosas.
e) Notificar a la DGAC de todo bulto sospechoso que pueda afectar la seguridad.
f) Inspeccionar a su personal y vehículos que ingresan a la zona de seguridad restringida desde sus instalaciones.
g) Realizar actividades de control de calidad internas y rectificar las deficiencias detectadas.

8.9.11Servicio Nacional de Aduanas

a) Definir y asignar tareas para la implementación de los procedimientos de seguridad de la carga aérea a sus fiscalizadores.
b) Designar un representante de Seguridad, responsable de coordinar las medidas de seguridad de la carga aérea.
c) Establecer los medios para las actividades de coordinación entre los diferentes organismos públicos involucrados en materias de seguridad de la carga aérea.
d) Poner a disposición de aquellos participantes de la seguridad de la cadena de suministro de carga aérea, que operen en la Zona Primaria de Carga, una copia electrónica o en papel de aquellas cargas aéreas aforadas o revisadas físicamente con el objetivo de dar a conocer la vulneración de los sellos o precintos que evidencian manipulación indebida.

e) Establecer y mantener Procedimientos Locales de Operación para todas las funciones de seguridad, incluyendo el control del acceso a las Zonas primarias de carga y áreas restringidas de seguridad que se encuentren adyacentes.
f) Realizar actividades de control de calidad internos y rectificar las deficiencias detectadas.
g) Establecer procedimientos de emergencia a ser utilizados para administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.

8.10 Selección, contratación y capacitación del personal

Las entidades que participan de la cadena de suministros, deberán contar con procedimientos de selección para el personal que cumplirá funciones de:

a) Aplicación de inspección o controles de seguridad a la carga y el correo.
b) Autorización a personas con acceso sin escolta a las zonas de aceptación, inspección, preparación, almacenamiento o transporte de la carga o correo aéreo por vía aérea.

Las entidades que intervienen en la cadena de suministros deberán mantener registros que demuestren la idoneidad cívica y profesional de las personas que cumplirán las funciones indicadas atendiendo a:

a) La idoneidad cívica considera la presentación de cédula nacional de identidad y certificado de antecedentes para fines especiales.
b) La idoneidad profesional considera la presentación de antecedentes académicos para demostrar las capacitaciones y competencias para el cargo, según corresponda.

Los trabajadores extranjeros deberán demostrar su residencia legal en el país y que están autorizados o habilitados para realizar el correspondiente acto o contrato, de acuerdo a lo que establece la ley de extranjería.

Las entidades que intervienen en la cadena de suministros, deberán incorporar en sus programas de seguridad los criterios de calificación para el empleo señalados en este capítulo, según corresponda. La verificación deberá efectuarse cada dos (02) años.

Los registros de contratación de las personas para desempeñar las funciones indicadas en el presente capítulo deberán quedar resguardados y ser presentados a la DGAC durante las actividades de control de calidad.

Al empleado que se desvincule, se retire o jubile de la empresa, la entidad respectiva deberá retirar las tarjetas de identificación de la empresa y credencial aeroportuaria (TICA), haciendo devolución de esta última a la DGAC.

El empleador es responsable de invalidar todos los accesos de información de la empresa, desactivando las firmas digitales, los códigos de acceso, las contraseñas, etc. y de alertar a todas las entidades pertinentes.

La capacitación mínima requerida para este programa es:

a) Seguridad de la carga aérea.
b) Interpretación de imágenes de rayos X, para el personal que realiza inspección de la carga y correo a través de este método.
c) Seguridad privada en aeródromos o espacios sometidos al control DGAC, según la DAN 17 02, cuando corresponda.
d) Instrucción en mercancías peligrosas.
e) Charlas de familiarización o concientización de seguridad.

8.11 Seguridad de la carga aérea

El personal que cumple las funciones indicadas en el presente capítulo deberá acreditar la aprobación del curso de seguridad de la carga aérea, de acuerdo a lo definido en el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC).

El personal indicado en el punto anterior deberá contar con capacitación inicial y recurrente, como mínimo, cada dos (02) años.

Los instructores que impartan este tipo de capacitación deberán cumplir con los requisitos establecidos en el PNISAC.

Interpretación de imágenes de rayos X
La persona que realice inspección de carga o correo mediante equipos de rayos x deberá acreditar la aprobación del curso de interpretación de imágenes según lo definido en el PNISAC. Este requisito no exime del cumplimiento de las medidas definidas por la autoridad competente para el uso de equipos de radiaciones ionizantes.

Seguridad privada en aeródromos o espacios sometidos al control DGAC

El guardia, nochero, portero, rondín u otro de carácter similar, que preste servicios en un aeródromo o espacio sometido al control de la DGAC, deberá cumplir con la capacitación definida la norma aeronáutica DAN 17 02.

Charlas de familiarización o concientización de seguridad

El personal que no se encuentra comprendido en los párrafos anteriores deberá ser incluido en charlas e instrucciones de seguridad, relacionadas a la función que ejecutan.

Las entidades que intervienen deberán contar con una programación anual de charlas de familiarización o concientización de seguridad.

Las charlas de familiarización o concientización de seguridad deberían incluir aspectos como:

a) Riesgos asociados con el movimiento de bienes de la cadena de suministro de carga aérea nacional e internacional.
b) Identificación de carga sospechosa a todo el personal pertinente involucrado en la cadena de suministro de carga aérea, tales como personal de seguridad, personal de

manejo de carga y de la documentación de la carga, así como también empleados en las áreas de envío y recepción en la medida que se encuentren dentro del control de las operaciones de seguridad de la cadena de suministro de carga aérea.

c) Identificación e informe de incidentes sospechosos.
d) Mantenimiento de la integridad de la carga, reconocimiento de posibles amenazas internas a la seguridad y cuando sea aplicable la protección de los aviones.
e) Técnicas de revisión de carga.

Los conductores y transportistas deberán ser incluidos en programas de instrucción, que considere la planificación de rutas, paradas y horarios, basada en metodologías de evaluación de riesgos. Estos programas deberán ejecutarse antes que los conductores puedan trasladar la carga en el proceso de la cadena de suministro.

Registros de capacitación

Se deberán mantener registros documentales y/o electrónicos de todas las actividades de capacitación, instrucción y charlas, incluyendo las iniciales y las recurrentes, durante todo el periodo que el personal desempeñe en la empresa.

8.12 Normas de seguridad de las instalaciones

Sitios y recintos de seguridad

Los sitios y recintos de seguridad destinados al tratamiento y operación de la carga de las entidades que intervienen en la cadena de suministros deberán ser protegidos contra accesos no autorizados, debiendo contar con barreras físicas, controles de acceso, procedimientos y medidas de seguridad declaradas en su programa de seguridad.

Si se usan cercos o barreras, éstos deberán ser inspeccionados frecuentemente para verificar que estén en buenas condiciones y que no hayan sido indebidamente manipulados o forzados.

Las instalaciones deberán contar con iluminación de seguridad en los recintos; incluyendo las entradas y salidas, las áreas de manejo de carga, las áreas de almacenamiento, el perímetro y las áreas de estacionamiento.

Todas las puertas de recibo y despacho de carga deberán estar cerradas cuando no estén en uso. Todas las ventanas, puertas, portones y cercos exteriores e interiores que faciliten el acceso a áreas operacionales de carga conocida deberán estar aseguradas con dispositivos de bloqueo, con monitoreo de acceso alternativo o con otras medidas de control.

La subcontratación de servicios adicionales, como almacenamiento o inspección de la carga, entre otros, deberá ser integrada en la cadena de suministro de carga aérea, debiendo cumplir lo establecido en este programa.

Los sitios y recintos de seguridad de carga donde se realizan los procesos de inspección deben contar con un circuito cerrado de televisión (CCTV), o establecer un sistema complementario.

8.13 Control de acceso a sitios y recintos de seguridad

Los sitios y recintos de seguridad deberán contar con medidas de control de acceso orientadas a:

a) Todas las puertas de expedición y recepción deberán estar cerradas con llave o vigiladas por guardias de seguridad, o persona responsable, cuando no estén en uso. Si se necesita ventilación, podrán instalarse puertas de malla metálica con cerradura;
b) Las puertas de expedición y recepción de carga deberán estar equipadas con dispositivos de detección de intrusos u otros medios de protección contra intrusos;
c) Las puertas destinadas al acceso de vehículos no deberán ser usadas por personas, para entrar o salir de los edificios;
d) El acceso a las instalaciones y zonas de carga será solo a personas en razón de las operaciones. Las personas que tengan acceso a la carga aérea deberán ser inspeccionadas y estar autorizadas por la entidad pertinente y/o la autoridad competente; y

Las puertas de acceso del personal deberán estar diseñadas y situadas de modo que aseguren el control de entrada y salida.

Las áreas que requieren mayor atención en los sitios y recintos de seguridad son:

a) Cualquier área donde se almacene la carga conocida antes de que esta sea despachada.
b) Todas las áreas de empaque y de consolidación de carga.
c) Todas las zonas de carga/descarga de carga aérea.
d) Todas las áreas asignadas para la inspección de la carga.
e) Las áreas donde se almacenan los sellos de seguridad y carga conocida, los documentos de envío responsable y las tarjetas de visita.

8.14 Control de acceso a las instalaciones de carga y correo en el aeródromo

Las instalaciones ubicadas en el aeródromo, adicionalmente, deberán incluir, como mínimo, lo siguiente:

a) Identificación con cedula nacional de identidad y/o credencial TICA o permiso vehicular si corresponde, tanto para los visitantes como para los contratistas.
b) Procesos de inspección de sus empleados y vehículos para su entrada a las zonas de seguridad restringida, con equipos de detectores de metal y revisión de pertenencias según corresponda.
c) Procedimientos para impedir la circulación de las personas que no porten visiblemente una identificación personal.
d) Procedimiento para la escolta de personas a las áreas de mayor atención en los sitios y recintos de seguridad.

El número de puntos de acceso a la zona de seguridad restringida deberá reducirse al mínimo. Además, las puertas que se requieran sólo como salidas de emergencia y que no sean supervisadas continuamente, deberán contar con un sistema de sensor anti intrusión. Los puntos de accesos y puertas deberán estar incluidos en el programa de seguridad del integrante de la cadena de suministro.

Sólo se permitirá el acceso de personal autorizado a las áreas operacionales de carga.

Estas áreas operacionales normalmente incluirán, como mínimo las siguientes:

a) Cualquier área donde se almacene la carga conocida antes de ser despachada.
b) Todas las áreas de empaque y de consolidación de carga.
c) Todas las zonas de carga/descarga de carga aérea.
d) Todas las áreas asignadas para la inspección de la carga.
e) Las áreas donde se almacenan los sellos de seguridad y etiqueta de carga conocida, los documentos de envío responsable y las tarjetas de visita.

Los sitios y recintos de seguridad de carga en el aeródromo deberán contar con circuito cerrado de televisión (CCTV) para mejorar la vigilancia y de registro de sus instalaciones de carga, o establecer un sistema complementario, basado en una evaluación de riesgos. Las instalaciones de carga ubicadas en el aeródromo deberán contar con un sistema de grabación permanente y personal asignado a la tarea.

8.15 Programas de Seguridad

El agente acreditado, el expedidor reconocido y la empresa transportista deberán elaborar un programa de seguridad por cada aeródromo que operen, de acuerdo a los modelos definidos en los anexos A, B y C del presente Programa, según corresponda, debiendo ser sometido a la aprobación y/o aceptación de la DGAC, según corresponda. Los programas de seguridad tendrán una vigencia de dos (02) años.

El explotador de aeronave, la bodega de almacenaje y las empresas de servicio deberán elaborar un programa de seguridad de acuerdo los lineamientos definidos en el PNSAC.

Según sea el caso, el agente acreditado, expedidor reconocido o la empresa transportista deberán adjuntar además una declaración de compromisos de acuerdo a los formatos definidos en el Anexo D, E y F, según corresponda.

8.16 Aceptación, manejo y transporte de carga aérea
Designación y protección de la carga aérea

La carga para ser declarada conocida deberá ser sometida a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, para ser considerada apta y ser transportada en una aeronave comercial, recibida en condiciones seguras y protegida del acceso no autorizado, desde que ha sido tomada bajo custodia de la cadena de suministro y durante toda la ruta.

La carga conocida y autorizada para el embarque deberá mantenerse separada de la carga no conocida, hasta que se envíe al próximo transportista o empresa en la cadena de suministro.

El área designada para el almacenamiento de carga conocida deberá estar protegida de personas no autorizados, con controles de accesos, o mediante sellos o candados que

evidencien intentos de manipulación indebida o utilizando sistemas de detección contra intrusos.

La carga conocida deberá ser protegida de interferencias en todas las etapas de la cadena de suministro y hasta ser cargada en una aeronave, siendo responsable de dicha protección la entidad a cuyo cargo se encuentre.

El explotador de aeronave será el responsable de la protección de la carga una vez que sea aceptada y mientras se mantenga en el aeródromo, debiendo adoptar las medidas para la integridad de los envíos de carga y correo, de origen y transbordo.

Cuando se detecten sellos o candados que evidencien intentos de manipulación indebida o que hubo un ingreso no autorizado, se deberá tratar la carga como “No Conocida”.

Cuando la carga conocida se mantenga en la plataforma del aeródromo, para la protección de la carga y correo, el explotador de aeronaves deberá contar con personal de seguridad privada, o con una persona responsable. Si la carga se encuentra sin protección en el aeródromo, será considerada como carga “no conocida”, la Autoridad Aeroportuaria dispondrá que sea inspeccionada nuevamente, antes de ser embarcada en una aeronave.

8.17 Aceptación

El agente acreditado, expedidor reconocido o explotador de aeronave que acepte carga o correo deberá establecer los procedimientos para la aceptación de la carga en su programa de seguridad.

Toda la carga o correo que se acepte para el transporte aéreo comercial deberá ser sometido a controles de seguridad, comprendida la inspección.

La carga conocida deberá estar acompañada de una Declaración de Seguridad, ya sea en papel o a través de transmisión electrónica de datos, para mantener el movimiento seguro durante los procesos de manejo en las diferentes etapas de la cadena de suministro de carga aérea, antes de ser cargadas en aeronaves. Cada aeródromo establecerá los procedimientos locales para la recepción de la documentación de la carga de origen, tránsito y transbordo.

En la cadena de suministros se podrá proporcionar la información de seguridad del embarque por vía electrónica, siempre que el sistema se encuentre habilitado, o presentando como mínimo la declaración de seguridad del envío impresa, y documentación adicional de las cargas que lo requieran.

Los integrantes de la cadena de suministros deberán aplicar medidas adicionales de seguridad al transporte de valores, debiendo estar protegido en todo momento, incluyendo personal de seguridad privada autorizado, u otras medidas de seguridad. Estas medidas deberán ser descritas en los programas de seguridad.

La presencia de valores en un aeródromo, deberá ser informada a la Autoridad Aeroportuaria con anterioridad.

8.18 Cotejo documental y físico de los envíos de carga

Las empresas participantes en la seguridad de la cadena de suministro de carga aérea deberán contar con un proceso para cotejar los envíos de carga conocida y sus contenidos con la respectiva guía aérea y con los documentos de transporte otorgados por el Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola Ganadero y Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, cuando corresponda.

Los programas de seguridad deberán contemplar procedimientos para realizar el cotejo entre la carga y la documentación, considerando entre otros:

a) Verificación de que el contenido del despacho coincida con la descripción de la carga.
b) Confirmación de que el número de piezas repartidas coincide con la guía aérea y los documento de transporte.
c) Confirmación de que los volúmenes y pesos repartidos coincidan con la guía aérea y los documentos de transporte.
d) Confirmación de que el etiquetado y marcado coincida con la guía aérea y los documentos de transporte.
e) Verificación física y visual del empaque e integridad de la carga.
f) Verificación de que todos los números de sello coincidan exactamente y estén en su lugar y no muestren evidencia de manipulación indebida.

Los documentos utilizados para facilitar el proceso de identificación pueden incluir la entrega de facturas, órdenes de despacho, guías aéreas, formularios de declaraciones aduaneras y recibos de aceptación del terminal de carga.

8.19 Clasificación y manejo de carga no conocida

Si la integridad de la carga no ha sido inicialmente establecida y mantenida en cumplimiento con las normas de carga conocida, tales cargas deberán ser clasificadas y manejadas como cargas desconocidas o no conocidas hasta que hayan sido sujetas a inspección de seguridad.

La carga no conocida para ser aceptada deberá ser inspeccionada, al 100% sin excepción, por parte del expedidor reconocido o el agente de carga acreditado o el explotador de aeronaves, según corresponda.

En el caso que existan indicios que la “Carga Conocida” pudo haber sido indebidamente manipulada o que exista o muestren un historial sospechoso, materiales con evidencia de manipulación indebida o rasgaduras o procedimientos que aparentemente no cumplan con las normas de “Carga Conocida”, el agente acreditado o explotador de aeronave se deberá establecer si la integridad de la seguridad de la carga se ha mantenido o ha sido comprometida, la que incluye una nueva inspección.

Para establecer la integridad del envío, que hace referencia el punto anterior deberá considerar lo siguiente:

a) Determinar la razón de la devolución de la carga y de cualquier causa subyacente o insuficiencias en los procedimientos de los participantes en la cadena de suministro de carga aérea.

b) Identificar aquellos procedimientos que deban ser estudiados para prevenir una repetición y cualquier otra medida de corrección.
c) Todas las observaciones detectadas deberán ser archivadas y guardadas en un registro. Los informes de incidentes anteriores pueden contribuir a la mejora continua.

El agente acreditado o explotador de aeronave informaran a la DGAC aquellos incidentes que contravengan lo establecido en el presente programa, considerando además notificar a las autoridades policiales en los casos que correspondan.

El agente acreditado, expedidor reconocido o explotador de aeronave deberán implementar medidas para proteger y separar la carga conocida de la carga desconocida para prevenir su contaminación o sustitución.

Cuando la integridad de la seguridad de la carga esté cuestionada o un agente acreditado, expedidor reconocido o explotador de aeronave no pueda verificar que haya sido efectivamente manejada y asegurada a través de una cadena de suministro de “Carga Conocida”, dicha carga deberá ser clasificada como “Carga desconocida” y someterla a inspección de seguridad.

8.20 Sellos o precintos de Manipulación Indebida

Las empresas participantes en la seguridad de la cadena de suministro de carga aérea, utilizarán sellos o precintos de manipulación indebida para evitar que una carga sea intervenida.

La integridad de los contenedores deberá ser revisada mediante una inspección visual exhaustiva, que incluya una verificación de una posible manipulación indebida. Si se utilizan envolturas retráctiles, estas deberán cubrir la carga completamente y deberán ser lo suficientemente resistentes para prevenir la introducción de dispositivos ilícitos o de sabotaje.

Si se detecta que los sellos o precintos fueron manipulados, el agente acreditado, expedidor reconocido o explotador de aeronave, deberán clasificar la carga como “Carga no conocida” e inspeccionar nuevamente la carga o rechazarla.

Los sellos o precintos de manipulación indebida deberán ser tratados como artículos controlados por seguridad, con uso registrado y monitoreado. Sólo el personal autorizado deberá tener acceso a los sellos para la detección de manipulación indebida.

Los sellos o precintos de manipulación indebida deberán contener, a lo menos, el nombre de la empresa y número de registro.

El agente acreditado, expedidor reconocido o explotador de aeronave deberán usar listas de verificación de manipulación indebida, antes de pasar el embarque a la próxima empresa en la cadena de suministro. Las listas de verificación deben incluir por lo menos:

a) Que todos los sellos de seguridad coincidan con la información de seguridad del envío.
b) Que todos los sellos estén intactos y donde se utilicen sellos adhesivos, al quitarlos muestren evidencia de manipulación indebida.
c) Que él envió coincida con su descripción.

d) Que todo el empaque sea de buena calidad y que en el envío no se haya introducido ningún artículo prohibido.

Las listas de verificación deberán ser almacenadas por un periodo mínimo de tres meses.

8.21 Carga de Transbordo

El explotador de aeronaves deberá mantener la Carga Conocida protegida, en los aeródromos de transbordo, revisando la información de seguridad del embarque a través de la declaración de seguridad del envío e inspeccionando los sellos de protección, u otros mecanismos, para verificar que estén intactos. De no cumplirse con estos aspectos, la carga deberá clasificarse como carga no conocida.

El explotador de aeronaves deberán asignar personal de seguridad o de operaciones para realizar la inspección de los sellos o precintos de manipulación indebida utilizados de la carga de transbordo.

El explotador de aeronaves deberán disponer de procedimientos para cotejar cada transbordo de envío de Carga Conocida y sus contenidos con la información de seguridad del embarque, la guía de despacho aéreo o los documentos de transporte pertinentes.

El explotador de aeronaves deberá verificar que la carga de transbordo se mantenga en una ubicación segura y que esté protegida de interferencias ilícitas hasta que sea cargada en la aeronave que la transportará.

Cuando la carga de transbordo deba ser dividida en embarques más pequeños, el explotador de aeronaves deberá verificar que se realice en condiciones seguras o bajo supervisión de seguridad, y que los embarques resultantes sean resguardados en un lugar seguro y protegidos de interferencias ilícitas.

Cuando la carga de transbordo sea clasificada como “Carga no Conocida”, el explotador de aeronaves deberá aplicar inspección de seguridad para clasificarla como "Carga Conocida”.

El programa de seguridad del explotador de aeronaves deberá contemplar los controles de seguridad que se aplicarán a la carga en transbordo.

La Autoridad aeroportuaria dispondrá que se fiscalicen los procesos a nivel aeroportuario, considerando si es necesario una inspección aleatoria o total de la carga basado en la naturaleza de los envíos.

8.22 Empresas transportistas

El transportista deberá suscribir una Declaración de Compromisos de Transportista.
La empresa de transporte deberá contar con rutas pre-establecidas, para minimizar el número de paradas hechas por sus vehículos entre la recogida y el despacho, evitando las paradas no autorizadas.

De ser necesaria alguna detención del vehículo, el conductor deberá revisar la seguridad de la carga y la integridad de los candados o sellos.

Las Empresas participantes en la seguridad de la cadena de suministro deberán utilizar sistemas que les permitan mantener comunicaciones y vigilancia permanentes para controlar de forma eficaz el movimiento de la Carga Conocida, considerando, entre otros, el uso de GPS o sistemas de monitoreo u otro sistema similares.

Los programas de seguridad incluirán como requisito la identidad del conductor, sus ayudantes y el número de placa patente del vehículo que trasladará la carga, antes de ingresar a las zonas de carga/descarga de Carga Conocida.

8.23 Fiscalización DGAC

La DGAC realizará la verificación documental de la carga aérea y mercancías peligrosas presentada por el explotador de aeronaves. La Autoridad Aeroportuaria podrá inspeccionar un porcentaje de la carga aérea de acuerdo a los niveles de amenaza.

8.24 Inspección de la carga y el correo
Procedimientos de inspección de seguridad

Las organizaciones o entidades responsables de aplicar controles de seguridad, comprendida la inspección, la carga, correo, courier, suministros y aprovisionamiento abordo son:

a) Agente de carga acreditado por la DGAC.
b) Explotador de aeronaves autorizado por la DGAC a transportar carga.
c) Expedidor reconocido aceptado por la DGAC.
d) Personal de Seguridad Aeroportuaria DGAC

Los procedimientos o métodos de inspección de seguridad tendrán por objeto prevenir la introducción de artefactos explosivos, mercancías peligrosas, carga de alto riesgo, entre otras.

Los procedimientos o métodos de inspección de seguridad deberán basarse en la naturaleza del envío, debiendo ser declarados en los programas de seguridad. Adicionalmente, se deberá considerar la aplicación de más de un método de inspección para los casos donde un único método de inspección no es suficiente para todos los tipos de carga y correo.

La DGAC evaluará y aprobará los métodos de inspección declarados en los programas de seguridad de los explotadores de aeronaves, agentes de carga y expedidores reconocidos.

8.25 Inspección de seguridad obligatoria
La inspección de seguridad se ejecutará obligatoriamente en los siguientes casos:

a) Carga o correo proveniente de una entidad que no esté acreditada, validada o aprobada por la DGAC.
b) Envíos de carga o correo que muestran signos de manipulación indebida.
c) Envíos que no estén protegidos de acceso no autorizado.
d) Envíos bajo sospecha razonable de acceso no autorizado.
e) Carga o correo de alto riesgo.

f) Envíos específicos a petición del explotador de la aeronave.
g) Envíos al azar o aleatorios adicionales definidos en el párrafo 7.3 del presente programa.

8.26 Inspecciones aleatorias adicionales

El agente acreditado y el explotador de aeronaves deberán realizar inspecciones aleatorias adicionales a un porcentaje de la carga conocida de cada vuelo, de acuerdo al estado de alerta:

a) 10 % en estado de alerta Verde
b) Del 25 al 50 % en estado de alerta Amarilla
c) Del 51 al 100 % en estado de alerta Roja.

La DGAC, asimismo, podrá realizar inspecciones aleatorias de la carga de acuerdo a los niveles de amenaza.

La carga conocida sometida a métodos de inspección aleatoria adicional deberá incorporar una etiqueta o un método visible que identifique esta medida, debiendo estampar esta inspección en la declaración de seguridad del envío.

Los estados de alerta serán declarados por la DGAC e informados a los agentes acreditados y explotadores de aeronaves.

8.27 Etiquetas de inspección de carga conocida

La Carga Conocida deberá ser identificada con una etiqueta que contenga a lo menos la siguiente información:

a) Nombre de la empresa.
b) Numero de acreditación de la empresa
c) Frase “Carga Conocida”
d) Fecha de la inspección.

8.28 Equipaje no acompañado transportado como carga
El equipaje no acompañado, transportado como carga, deberá ser sometido a inspección de acuerdo a los criterios definidos en el PNSAC párrafo 5.8.5.

8.29 Courier

La carga que se transporte como Courier deberá ser sometida a inspección al 100 % con medios técnicos apropiados, considerándose como mínimo el uso de equipos de rayos X.

8.30 Correo

Las empresas de correo estarán sujetas al mismo régimen de procedimientos que un agente acreditado.

El agente acreditado de correo deberá aplicar inspección al 100 % con medios técnicos apropiados, considerándose como mínimo el uso de equipos de rayos X, a todos los envíos que se transporten en una aeronave comercial.

8.31 Carga o Correo de alto riesgo

La carga y correo presentado por una entidad desconocida o que muestre señales de que su integridad ha sido comprometida será considerada de alto riesgo si cumple con uno o más de los siguientes criterios:

a) Hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
b) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o
c) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

La DGAC coordinará con los servicios públicos y policiales, cuando corresponda, la adopción de procedimientos de verificación documental y físico de aquellos envíos de exportación, importación y tránsito, que puedan contravenir la reglamentación para su transporte por vía aérea, o de aquellos declarados sospechosos que pueden constituir un riesgo a la seguridad de las instalaciones y aeronaves, a fin de adoptar el procedimiento de seguridad establecido.

Los participantes de la seguridad de la cadena de suministro de carga aérea deberán incluir en sus programas, planes y/o directivas de funcionamiento, procedimientos para la aplicación de mayores medidas de seguridad para la carga y el correo de alto riesgo.

En el caso que la DGAC declare el estado de alerta “amarilla” o “roja” establecerá medidas de seguridad reforzadas para atenuar adecuadamente las amenazas, de acuerdo a la evaluación de riesgos.

8.32 Seguridad de palés, tráileres y dispositivos de carga unitarizada

Las empresas participantes en la seguridad de la cadena de suministro de carga aérea deberán verificar que los tráileres de los camiones, palés y los contenedores de carga aérea (ULD por sus siglas en inglés) sean controlados durante la cadena de suministro de carga aérea, debiendo contar con procedimientos que les permitan advertir cambios en las rutas establecidas, como también robos y manipulación indebida de la carga.

Las entidades utilizarán una lista de verificación para garantizar el estado operativo de los dispositivos de carga unitarizada. La inspección considerará cualquier modificación o adición al contenedor y cambios en su estructura.

CAPITULO 9
OPERACIÓN DE EQUIPOS DE RAYOS X

9.1 Generalidades

La revisión constituye la herramienta básica de control de la seguridad de aviación, que permite cumplir las disposiciones de seguridad y comprobar, que no existan elementos peligrosos.

Actualmente, cada Estado en sus fronteras, puertos, aeropuertos y caminos, utiliza sistemas de seguridad con el objeto de evitar o impedir que aquello que pueda representar un peligro potencial, pueda causar efectos en las personas, los medios, las instalaciones, la economía, la salud, el ambiente, etc.

En el transporte en general es importante la revisión, porque permite resguardar personas y especies que se trasladan de los riesgos que las pueden afectar, teniendo en cuenta que los medios de transporte empleados (aviones, buques, trenes, buses, autos) sólo disponen de espacios limitados.
La historia de la aviación comercial nos muestra innumerables atentados contra la seguridad, cada uno de los cuales llevó a mejorar los recursos y tecnología utilizada, sin embargo lo acontecido en Lockerbie (DIC.1989) y más tarde en Nueva York (SEP.2001), han constituido factores preponderantes de cambios destinados a evitar su ocurrencia.

9.1.1 Revisión

Se entiende por revisar “ver de nuevo o ver dos veces”, además, sabemos que hoy día por razones de seguridad, todo sistema de transporte utiliza en mayor o menor medida algún tipo de control previo al embarque, en especial la aviación comercial.

- **¿Por qué revisar?**

Porque el objetivo fundamental es evitar la ocurrencia de amenazas, sabotaje, ataques, tráfico ilícito, transporte de mercancías peligrosas u otras.

9.1.2 Características básicas de una revisión

Al momento de realizar una revisión es necesario tener presente como cualquier labor, que involucra personal, tiempo, recursos y una actuación coordinada, trabajar a conciencia, metódicamente, empleando una secuencia (orden) que no deje zonas (internas o externas) sin revisar, atender las condiciones específicas del trabajo que se realiza y el propósito que persigue, efectuarla idealmente en un área donde no interfiera con otras labores.

9.1.3 Revisión de Seguridad

Conocida también como revisión con apoyo técnico, puede alcanzar niveles sofisticados dependiendo de la tecnología que se utilice. Con ello se realiza una revisión no invasiva para las personas y las especies.

En este sentido, se debe prestar atención a cualquier elemento que cause la alarma de un equipo detector, para asegurar que este no constituya un riesgo o peligro, para pasajeros, aeronaves e instalaciones

9.1.4 Artículos peligrosos

Se debe considerar la definición genérica de arma “cualquier objeto que se pueda usar para la defensa o el ataque”. Después de Septiembre del 2001 la seguridad en el transporte se incrementó en todo el mundo, cientos de artículos comunes se catalogaron “peligrosos” y se restringió su traslado en poder del pasajero en una aeronave.

Usar equipos detectores permite saber si se transportan objetos peligrosos. Sabemos que para revisar especies se utilizan rayos X, sin embargo, también pueden ser utilizados detectores de explosivos, drogas y canes entrenados para este propósito.

Mercancías Peligrosas

Se define como todo objeto o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y sus suplementos o estén clasificadas de acuerdo a ellas. Asimismo, la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, ha establecido un Manual de Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, asimismo la Asociación de Transporte Aéreo Internacional IATA, ha diseñado la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas para regular el transporte de estos elementos.

Algunos ejemplos de estas sustancias:

Sustancias químicas y toxicas

- Ácidos y álcalis como baterías húmedas que puedan sufrir derrames
- Sustancias corrosivas como, mercurio, cloro, etc.
- Elementos discapacitadores, tales como paralizantes, irritantes, incapacitantes y químicos, en pulverizadores o spray, por ejemplo, Pimienta, ají, CS, CN, etc.
- Material radiactivo como, isótopos para uso médico o comercial)
- Hielo seco.
- Venenos, Material infeccioso o que entrañen un riesgo biológico
- Aerosoles inflamables tales como pinturas, insecticidas, lubricantes, ambientales etc.

Sustancias explosivas e inflamables

- Explosivos y dispositivos explosivos, detonadores y espoletas.
- Reproducciones e imitaciones de explosivos y dispositivos explosivos. Minas y otras cargas explosivas militares
- Granadas de todo tipo.
- Gas y cilindros de gas, tales como, butano, propano, acetileno, oxigeno, etc.
- Fuegos artificiales, bengalas de todo tipo y otros artículos de pirotecnia como petardos, fulminantes, etc.

- Liquido para encendedores,
- Fósforos de seguridad o pequeños encendedores con liquido inflamable absorbido o gas licuado se permiten solo en la persona una unidad
- Combustibles líquidos inflamables como, gasolina, alcohol, etanol, aguarrás, etc.
- Bebidas alcohólicas cuya graduación alcohólica volumétrica supere el 70% Y cualquier sustancia explosiva o inflamable que constituya un riesgo para la salud de los pasajeros o la tripulación, así como para la seguridad de la aeronave e instalaciones.
- Explosivos como municiones, detonadores, granadas y espoletas)
- Oxidantes y Peróxidos Orgánicos
- Baterías de Ion Litio
- Piezas o partes de equipos que hayan contenido combustibles.

9.1.5 Zonas de ocultamiento

Los artículos prohibidos pueden ser transportados, íntegramente o en partes separadas, disimuladas para verlas como inofensivas y muchas de estas en poca cantidad (explosivos y otras) pueden producir efectos a todo el medio de transporte.

9.1.6 Aspectos legales relacionados

Los equipos utilizados en seguridad de aviación requieren cumplir estándares de fabricación y operación (seguridad, eléctricos, salud, radiación, etc.) para su certificación, asimismo, para su empleo deben cumplir la normativa nacional, relacionada a la operación de equipos generadores de radiaciones ionizantes.

En Chile, la normativa de salud vigente establece que los equipos de rayos X usados en los aeródromos, se clasifican como fuentes irradiantes de 3ª Categoría (D.S. Nº 133 Salud), están sometidos a control de los organismos de salud (regional), responsable de fiscalizar y verificar la instalación y funcionamiento, el organismo usuario debe además, dar cumplimiento a normas relativas a seguridad de las personas y operadores que es preciso comprobar periódicamente, para asegurar la protección de ellas. Los equipos de rayos sólo se aplican a las especies.

9.1.7 Adquisición y operación de equipos detectores

Considerando el costo que representa la adquisición de equipos de seguridad, se debe considerar:

- La vida útil estimada de cada tipo de equipo.
- Analizar las necesidades a cubrir, para considerar que tipo de medio considerar en la adquisición.
- Obtener antecedentes tales como técnicos, costo, tecnología, seguridad.
- Garantías por cada tipo de equipo, tales como suministro de repuestos y mantenimiento.
- Entrenamiento de personal técnico para mantenimiento y personal operador del equipo.
- Manuales de operación y mantenimiento en español.
- Servicio técnico

- Que los equipos dispongan de energía normal y emergencia, conexiones de electricidad para servicio exclusivo y funcionamiento 24 hrs.

9.2 El Factor Humano

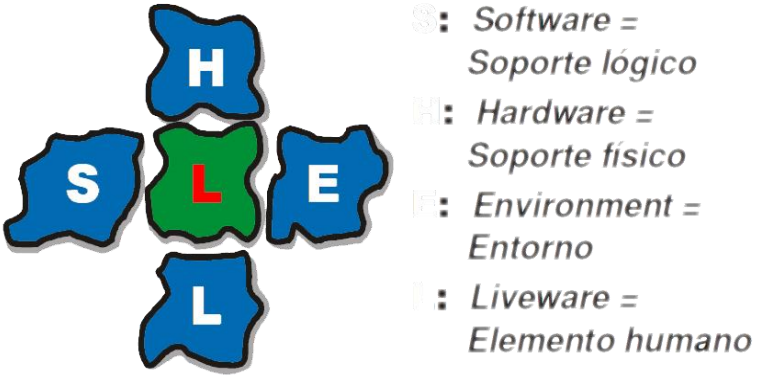
Se inicia en OACI en 1986, enfocado en los accidentes aéreos ocasionados por el factor humano, considerando que la mayoría eran evitables y se contaba con operadores técnicamente capacitados. En el tiempo este estudio se extendió a todo el ámbito de la aviación en que participa el hombre, ya que este es la principal causa de error en la actividad aérea.
Se puede definir Factor Humano como aquello que tiene que ver con las personas, su vida y trabajo; su relación con otras personas; con las máquinas; los procedimientos e instrucciones y el entorno que la rodea, en general podemos decir que es todo aquello que tiene influencia o afecta el trabajo de la persona.

El hombre es el elemento más dinámico, flexible, adaptable y valioso del sistema aeronáutico y también, el más vulnerable a influencias que afecten negativamente su comportamiento. El estudio de Factores Humanos tiende a lograr administrar el error evitable, desarrollando defensas para tolerarlo (no castigarlo), generando barreras o competencias a través del aprendizaje y el entrenamiento continuo, que permitan detectar y controlar oportunamente el error para mitigar sus efectos y posible ocurrencia.

Competencia es, la combinación de actitudes, conocimientos y habilidades, en tal sentido un profesional competente frente a una situación de rutina o fuera de lo común debe: saber que hacer (conoce); saber cómo hacerlo (habilidad); intentar hacerlo bien (ética y actitud). Toda organización requiere transferir eficazmente conocimientos, habilidades y actitudes, privilegiando los procesos de aprendizaje y la transformación del comportamiento para hacerlo más seguro.

Según un modelo utilizado para este estudio (modelo SHELL), el hombre debe interactuar con:

- El soporte lógico, los símbolos, procedimientos, reglas, etc. (software),
- El equipo o máquina que utiliza y sus características, (hardware),
- El entorno de trabajo i ambiente de confianza que lo rodea (enviroments),
- Los demás individuos con los que se relaciona (liveware) y,
- El propio hombre, que piensa y busca su bienestar (liveware).



Es importante no confundir Factor Humano con Ergonomía.

9.2.1 Factores Humanos en Seguridad

Los ámbitos en que se desarrollan actividades de seguridad, Operaciones, Tecnología, Entorno Operativo y Cultura de la Organización y, Certificación, representan los cuatro (4) ejes en que se funda el estudio de factores humanos.

Los 2 primeros ejes (operaciones y tecnología) se enfocan al usuario y centran en él la mayoría de los recursos, especialmente en tecnología aunque debe existir equilibrio entre ambos. Los ejes 3 y 4 en cambio se descuidan pese a tener origen en las normas, deben atenderse y contar con recursos (políticas, procesos y procedimientos), para lograr beneficios en los ejes precedentes, evaluando normas y procedimientos en el eje certificación para impedir su repercusión negativa en los demás.

La Organización de Aviación Civil Internacional, define factor humano en seguridad como "la ausencia de accidentes e incidentes que puedan afectar a los pasajeros, medios aéreos, instalaciones y la carga", en este sentido se debe focalizar en aspectos propios de la actividad, tales como:

- Ambiente de trabajo donde se desarrolla la función
- Extensión de la jornada de trabajo
- Ruido y los efectos del ambiente
- Rutina repetitiva de las actividades
- Diseño y la ergonomía de los equipos
- Comodidad de las instalaciones

9.3 Detectores de Rayos x

En 1895 el físico alemán Wilhem C. ROENTGEN descubre los rayos X, el nombre rayos X otorga porque ningún sentido humano puede "verlos", sólo se observan con aparatos especiales.
Los rayos X se emplean en medicina desde comienzos de 1900 en forma experimental, versiones de tipo móvil en cambio se usan desde la 2ª. Guerra Mundial, como equipos para examinar personas o materiales, derivando más tarde a otras aplicaciones. Sólo a partir de la década de los 60, se emplean como equipos diseñados para necesidades de seguridad de aviación.
La actual sofisticación técnica alcanzada en el desarrollo de estos equipos, los hace indispensables hoy para la revisión de seguridad.

9.3.1 Principio de funcionamiento

Los rayos X con que funciona cualquier equipo de esta clase son parte del fenómeno luminoso, al mismo tiempo, tienen la capacidad de penetrar cuerpos densos (madera, metal, carnes) e imprimir (velar) una imagen en película, lo que se conoce como radiografía. Estos rayos difieren de otros tipos de radiación por ser ondas electromagnéticas, como la luz, el calor, las microondas pero se diferencian de la luz, por la energía que emplean para generarlos y por sus efectos.

Estos rayos viajan a velocidad de la luz siempre en línea recta, no pueden desviarse con prismas o lentes, al pasar un material parte de ellos se absorben en la dirección de trasmisión, la relación entre absorción y penetración depende del tipo de material (Nº

atómico) y de la energía de los rayos; la energía en tanto es función de la aceleración de electrones emitidos por el alto voltaje entre ánodo y cátodo y, la energía eléctrica que pasa por el filamento. El principal componente del equipo es el tubo de rayos X que funciona refrigerado.

Trabajar con estos equipos requiere que los operadores cumplan requisitos y medidas de seguridad establecidas en la normativa de salud, con la finalidad de proteger la integridad de las personas a los efectos de la radiación ionizante. Esta emisión al igual que otros tipos de radiación se mide con detectores especiales, calibrados y certificados por entidades especializadas y autorizadas a través de normas internacionales medidas en SIEVERT.

Internacionalmente, se acepta como dosis de radiación permitida para una persona 1 mSV ó 0,1 mR, para 40 hrs. de trabajo semanal durante 50 semanas al año, en tal sentido, estudios sobre el tema ponen de manifiesto que recibimos niveles de radiación solar que alcanzan a 2 mSV al año por persona, asimismo, una radiografía de tórax significa 0,07 mSV, radiación equivalente a la que se puede recibir al vivir 1 año en las cercanías de un reactor nuclear.

La radiación no se puede observar, sin embargo, puede provocar serios daños y riesgos para la salud humana, sus efectos son acumulativos y persisten por largo tiempo, debido a lo cual el uso de estos equipos requiere dar cumplimiento a las medidas ya mencionadas.

En Chile estos equipos se consideran instalaciones irradiantes de 3ª. Categoría y deben cumplir las siguientes disposiciones:

Para instalar un equipo generador de radiación ionizante, se requiere la autorización y verificación de éste por la Autoridad, mediante una Resolución.

- El operador del equipo y quienes realizan su mantenimiento deben aprobar el curso de Protección Radiológica, dictado por un organismo autorizado.
- Considerar el tiempo de exposición a la radiación y la distancia que se ubica la fuente irradiante.
- Que exista una pantalla protectora (blindaje) entre la fuente y el objetivo (operador/persona)
- Usar medios de control dosimétrico para el personal y el ambiente de trabajo, verificar estos medios de manera trimestral a través de un organismo autorizado, realizar un registro y el seguimiento de las dosis absorbidas por las personas.
- Controlar periódicamente el nivel de emisión de cada equipo.

Toda entidad que disponga de puntos de inspección, con equipos de rayos X, para la inspección de carga y correo deberá contar con una autorización de la DGAC, previo a inspeccionar carga para el transporte aéreo.

Esta autorización será otorgada por la DGAC, sujeta al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Licencia de Instalación de los equipos de rayos x, extendida por la respectiva Autoridad competente, según su categoría.
b) Personal competente en la operación de equipos de rayos x, acreditado por medio del certificado de curso.

c) Licencia de Operación para el personal operador, extendida por la Autoridad competente.
d) Uso de dosimetría ambiental y personal.
e) Programas de mantenimiento de equipos.
f) Programa de pruebas de eficiencia y calibración.
g) Procedimiento inspección de carga y correo.
h) Inspección en terreno DGAC.
i) Programa de seguridad, cuando corresponda.

9.3.2 Equipo de rayos x

Son equipos especialmente diseñados para el trabajo de seguridad, no se aplican a las personas, aún cuando se fabrican bajo altos estándares internacionales de seguridad debido a que emiten “radiación ionizante”.

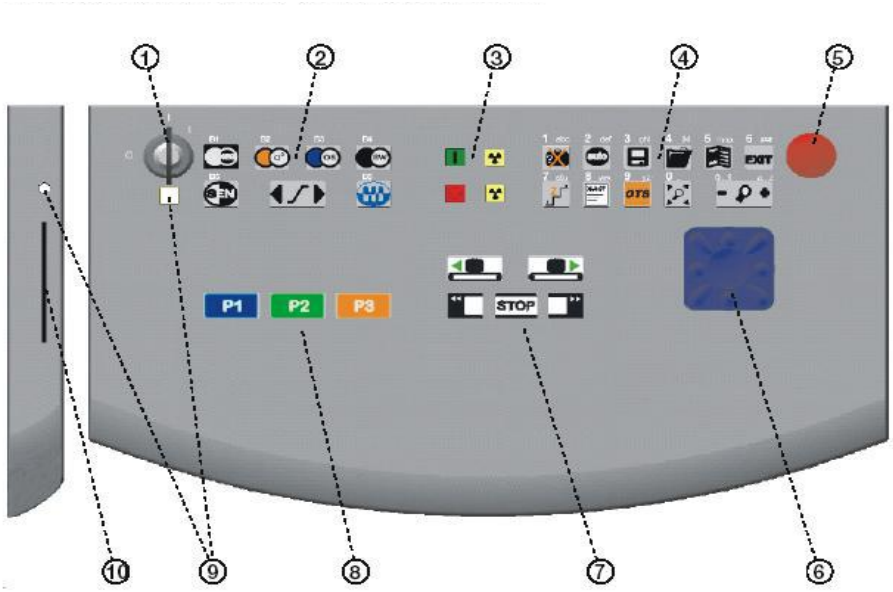
9.3.3 Recomendaciones de Instalación

Instalar un equipo de rayos X hace necesario considerar aspectos relativos a infraestructura y recursos y para tal efecto se requiere:

- Que exista espacio suficiente para instalar todos sus componentes, con piso nivelado y capaz de soportar el peso del equipo.
- Disponer de energía de red adecuada, exclusiva para el equipo y conexión a la red de emergencia.
- Verificar que el voltaje entre “tierra” y “neutro” del equipo no sea mayor de 1 Volt, para evitar alteraciones.
- Letreros de advertencia que existe radiación

9.3.4 Un equipo de rayos X se compone de:

- **Consola de Operación:**
  Puede estar integrada al equipo o ser parte de una mesa remota conectada al mismo, en ella se encuentra el panel de encendido de llave cautiva, los mandos de la correa transportadora, los comandos de funciones del equipo, botón de parada de emergencia y eventualmente, puede disponer de mouse, track ball o panel táctil.



1. Interruptor con llave
2. Teclado para presentación de imagen.
3. Campo de visualización
4. Teclado de funciones
5. Parada de emergencia
6. Navegador del zoom
7. Teclado de control
8. Teclado de prioridades
9. Indicador
10. Lector de Tarjeta

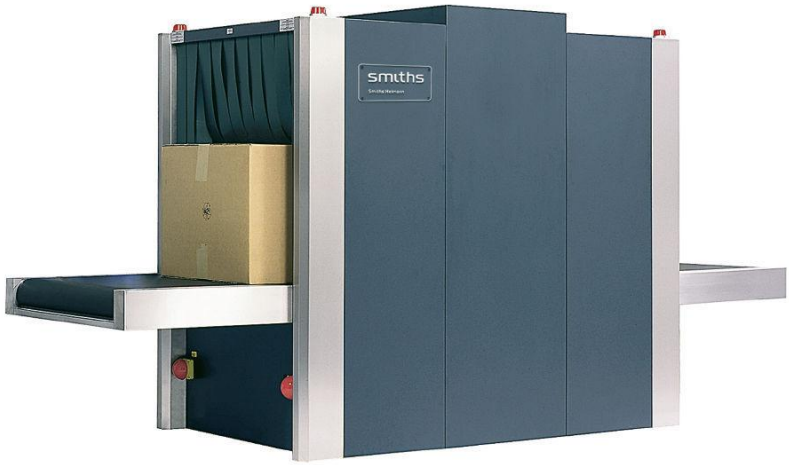
- **Monitores**
  Uno ó dos en blanco/negro y color de 15 a 21 pulgadas similares a los de un PC, de alta resolución que pueden estar instalados sobre el equipo o en la mesa de operación.

- **Gabinete Blindado**

  Parte mayor del equipo que concentra el túnel de inspección, el sistema transportador, el generador de rayos X y su sistema de refrigeración, el conjunto de paneles detectores, sistemas eléctrico y electrónico, sistema de proceso de imagen y video, PC interno, regulador de voltaje, cables, ruedas y anclajes del equipo.

  Todo el conjunto se encuentra alojado en una caja cerrada y cubierta por paneles blindados con protección de plomo, cada uno con llave y por el exterior, posee luces piloto y botón de parada de emergencia.

  Sus características de fabricación hacen posible que estos equipos se puedan usar con plena seguridad, sin perjuicio, que periódicamente deben someterse a control de emisión de fuga para realizar los ajustes necesarios si estos sobrepasan la norma. Cualquier equipo de este tipo debe cumplir en forma permanente como norma de emisión, un máximo de 0,5 mSv en cualquier lugar de la superficie alrededor del equipo.



- **Opciones de Trabajo**

  Hoy en día un equipo de rayos X para seguridad debe disponer de diversas opciones en beneficio del operador y de su trabajo, entre otras:

  - Despliegue en pantalla diversos menús, para acceso por nivel, mantenimiento, impresión, programas, alerta de sospecha en pantalla, etc.
  - Barra de tareas en pantalla, indica cantidad de bultos revisados, modo de menú en uso, fecha, hora, identificación del operador del equipo;
  - Funciones para manejo de imagen por el operador: imagen negativa (como fotografía sin desarrollar), sólo orgánico o inorgánico (por color), blanco y negro, alta y baja penetración (según densidad), realce de bordes (marca de contorno);

- Avanzar y retroceder el transportador, mostrar imagen previa (hasta 10) zoom sectorizado (amplía entre 4 y 16 veces)
- El operador debe conocer el equipo con que trabaja, para utilizar todos los recursos de que dispone y obtener mejores resultados

9.4 Seguridad Operacional

Antes de encender un equipo de rayos X se debe comprobar cómo medidas básicas de seguridad:

- Que no existan personas, animales u objetos dentro del túnel.
- No introducir el cuerpo o parte de él al túnel si el equipo está encendido.
- Alejar las manos del transportador e impedir que otros las introduzcan.
- No sentarse ni apoyarse en la correa transportadora
- Verificar que toda luz de alerta o indicadora en el equipo y consola, se encuentre en su lugar y funcionando al igual que los monitores.
- No quitar las cubiertas del equipo si está funcionando, existe riesgo de radiación y alto voltaje.
- Cumplir las normas de salud locales (instalación, autorización, dosimetría).
- Resguardar la clave de acceso al software y recordar que el mantenimiento del equipo es tarea de personal especializado.

9.5 Revisión con Rayos X

A considerar:

- Que al encender el equipo éste comprueba todos sus parámetros y componentes en 20 a 30 segundos aproximadamente.
- La señal de rayos generada se capta en las placas de diodos sensores, es digitalizada electrónicamente y trasmitida al PC donde mediante software, se envía al sistema de video para su presentación como imagen en pantalla.
- El software del equipo mediante las funciones disponibles puede optimizar la imagen en pantalla, para ayudar a la decisión del operador.
- El operador dispone de segundos para analizar la imagen, debiendo afinar la vista para descubrir los objetos densos o peligrosos.
- La presencia de objetos sospechosos dentro de un bulto requiere realizar una nueva revisión.
- Terminada la revisión y en caso de no utilizar el equipo por un largo tiempo, éste debe apagarse y ser reactivado al menos 15 minutos antes de efectuar nuevos controles.

9.5.1 Rayos X de gran volumen

Las actuales necesidades de transporte han hecho necesario contar con equipos de rayos que permitan revisar especies de gran tamaño, como carga general, contenedores y paletas normalizadas. Brindan las mismas prestaciones que un equipo de rayos normal, su principal diferencia se relaciona con el costo y las dimensiones, estas pueden llegar a más de 4 m. de largo, 2 m. o más de alto y un túnel de inspección de 1,5 m. de lado o mayor,

dado el peso de los elementos por revisar, el sistema de transporte y sus extensiones fuera del túnel no usa correas transportadoras sino rodillos con motor independiente para movilizar la carga y asimismo, el sistema transportador se ubica a no más de 40 cm. del piso adecuado a la altura de los medios que transportan las especies.

9.5.2 Rayos X para contenedores y vehículos

Son medios diseñados especialmente para revisar gran volumen, contenedores, paletas incluyendo el vehículo que los transporta, sin invadirlos. Sus prestaciones son similares a las conocidas. El equipo en si es compacto y se encuentra alojado en un contenedor estándar de 20‘ (7 m.) o mayor, éste puede operar montado sobre un vehículo o instalado en tierra para trabajo estático.

Poseen las mismas funciones de un equipo normal y es operado desde una consola al interior del contenedor, Cumplen toda norma de seguridad para personas, especies y película, están dotados de un sistema de cámaras integrado para observación, semáforo y luces de tráfico para control y guía de circulación.

La operación está a cargo de 3 ó 4 personas que se encargan de recibir los vehículos, verificar la documentación de las especies a inspeccionar, analizar las imágenes y efectuar el registro respectivo en caso necesario. Este equipo permite obtener registros impresos de fecha, hora, tipo de vehículo, carga y artículos detectados a través del PC que es parte del equipo, estos datos pueden ser útiles para evaluación, entrenamiento o procesos legales.

9.5.3 Generación de imagen con rayos X

En general los artículos sometidos a inspección con rayos X, mantienen su forma básica (contorno), se pueden reconocer sin mayor problema según la densidad del objeto (espesor). Asimismo, la posición en que se encuentra y la superposición de dos o más objetos, podría modificar la forma e impedir reconocerlo en primera instancia, en consecuencia, se deberá recurrir a opciones de manejo de imagen que el equipo permite.

9.6 Clasificación de artículos con rayos X

Aspectos importantes respecto a la revisión con rayos X y para reconocer artículos en pantalla, son:

- **Densidad:**
  Se relaciona con la estructura molecular del elemento, la mayor o menor concentración de moléculas. A mayor concentración más oscura la imagen en pantalla.

- **Forma:**
  Se relaciona con la configuración del objeto que se revisa, solo requiere de experiencia y práctica para determinar la silueta de lo que se observa.

- **Imagen:**
  En general un artículo sometido a rayos X mantiene su forma básica (contorno) se puede reconocer sin gran problema, dependiendo de la densidad del objeto (espesor), la posición y de la superposición de dos o más objetos.

- **Imagen Blanco y Negro**
  Muestra en pantalla gran parte del contenido del bulto en siluetas definidas acorde a su densidad. Los objetos metálicos aparecen en la imagen de color gris o negro sin variar su forma típica conocida, lo que hace posible reconocerlos.

- **Imagen en color**
  En principio esta imagen puede causar confusión y dudas, muestra en pantalla al mismo tiempo diversas características del objeto, pero es muy útil disponer de ella. Para configurar la imagen el equipo utiliza una paleta de color provista por el fabricante mediante software, similar en todos los equipos. Diferencia por color la estructura básica de los componentes de un artículo examinado y les asigna para fines de reconocimiento, un color distintivo.

  El color identifica y clasifica los artículos en 3 categorías genéricas:

  - **Orgánico**
    Objetos que en pantalla aparecen de color naranja (tonos de café). No contienen metal como papel, ropa, plásticos, madera, cerámica. Su tono será más o menos intenso según los componentes y su densidad.

  - **Inorgánicos**
    Artículos que en pantalla se muestran de color azul, con más o menos intensidad acorde a sus componentes y densidad (metal, aleación, aluminio, cables).

- **Mixtos**
  Aquellos objetos que se ven en pantalla de color verde, debido a su combinación de componentes o su estructura química. Estos se ubican en el rango intermedio entre las dos anteriores.

Actualmente, un equipo de rayos X ofrece diversas opciones de trabajo en pantalla a través de una barra de tarea, ofreciendo diversas formas de manejo de imagen para uso del operador entre las que se destacan:

- Imagen negativa (como fotografía sin desarrollar)
- Sólo orgánico o inorgánico (por color)
- Blanco y negro
- Alta y baja penetración (según densidad)
- Realce de bordes (marcado especial de contorno)
- Grabar imágenes
- Mostrar imagen previa
- Zoom sectorizado (amplía entre 4 y 16 veces)
- Alerta de sospecha en pantalla.
- El operador debe conocer el equipo con el cual trabaja con el objeto de poder utilizar todos los recursos que posee y obtener de él los mejores resultados

A observar en la evaluación de imágenes de rayos X

- En la evaluación de la imagen nunca trabaje cuando apremia el tiempo, el estándar de seguridad alcanzado depende decisivamente de su trabajo.

- Detenga el transportador cuando el tiempo no es suficiente para evaluar una imagen.

- Recuerde siempre que el equipo de rayos X por lo general no reconoce objetos peligrosos de forma automática

- Considere objetos no identificables como sospechosos y realice un reinspección de los mismos

- Los objetos representados en negro que no se pueden aclarar con ninguna de las representaciones de imagen, exigen siempre un reinspección, detrás de ellos pueden encontrarse objetos peligrosos

- No permita que algunos detalles fácilmente reconocibles le distraigan de la evaluación de la imagen completa

- En la reinspección de objetos sospechosos proceda conforme a las prescripciones vigentes y las determinaciones de seguridad

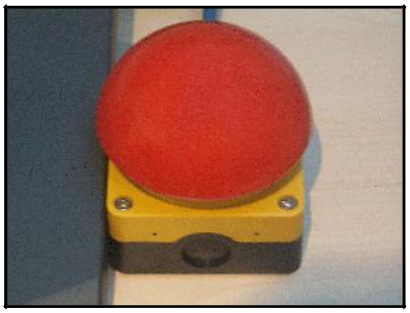
- Recuerde que al utilizar ayudas visuales coloreadas o tintadas es posible que los colores de las imágenes de rayos X se perciban de otra forma y se interpreten incorrectamente.

Los indicadores de radiación

Los indicadores de radiación la advierten en el túnel de inspección. El equipo puede estar dotado de una función intermitente para los indicadores.

Pulsador de parada de emergencia separado

El pulsador de parada de emergencia dispuesto al lado del teclado sirve en un equipo integrado en una línea transportadora de equipaje para una desconexión rápida en caso de emergencia de los transportadores, la línea transportadora y los generadores de rayos X.



Conforme a lo establecido por OACI, el rendimiento de un inspector a lo largo de un período de tiempo depende considerablemente de factores como la hora del día, el tiempo en el turno, el nivel de déficit de sueño acumulado, el número y tipo de turnos en que trabajó anteriormente, el tipo de tarea y la carga de trabajo. La inspección por rayos X del equipaje de mano no debería realizarse por más de 20 minutos en cualquier período de una hora. Un aumento a 45 minutos se ha aceptado para operadores que inspeccionan el equipaje de bodega como parte de un sistema automático de inspección de equipaje de bodega en turnos diurnos, pues las investigaciones han indicado que estos límites son aceptables. Es posible que en algunas circunstancias, pueda aumentarse la duración, pero se deberán realizar estudios más detallados que examinen la exactitud y velocidad del desempeño como consecuencia de un tiempo continuo insumido en tareas de inspección, antes de poder formular recomendaciones específicas de cambios.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS OPERADOR EN EQUIPOS DE RAYOS X

1. La definición "Todo objeto o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente", corresponde a:

a) Artículos prohibidos
b) Mercancías peligrosas
c) Elementos restringidos
d) Sustancias peligrosas
e) Mercancías ocultas

2. Conforme al principio de funcionamiento, los equipos de rayos X detectan debido a la penetración por:

a) Peso atómico
b) Detección de moléculas
c) Habilidad del operador
d) Tamaño del bulto
e) Peso en kilogramos

3. La normativa de salud vigente y la clasificación de los equipos de rayos X corresponde a:

a) D.S. N° 103, Fuentes de 3° Categoría
b) LEY N° 16.744, Fuentes de 1° Categoría
c) D.S. N° 133, Fuentes de 3° Categoría
d) LEY N° 16.752, Fuentes de 3° Categoría
e) Decreto Ley N° 133, Fuentes de 1° Categoría

4. Los 4 ejes de los factores humanos son:

a) Operaciones, Tecnología, Cultura Organizacional y Certificación
b) Fuerza laboral, Ergonomía, Conceptos y Certificación
c) Operaciones, Ergonomía, Clima Organizacional y Tecnología
d) Operaciones, Tecnología, Cultura Organizacional y Ergonomía
e) Tecnología, Ergonomía, Ambiente Laboral y Certificación

5. Para la operación de un equipo generador de radiación ionizante, se debe:

a) Contar con uniforme con protección de plomo, curso de la Dirección General de Aeronáutica y autorización de la compañía aérea.
b) Curso de operación de equipos electrónicos, Credencial TICA y Autorización de la Autoridad Aeronáutica.
c) Contar con curso de protección radiológica, dosimetría personal y autorización del servicio de salud.
d) Contar con autorización médica, protección solar, curso de radiación.
e) Contar con autorización dosimétrica, curso de sistemas radiactivos y credencial de emisión radiactiva.

6. Un equipo de rayos X, se compone de:

a) Llave de iniciación, túnel para inspección y gabinete de operación.
b) Luces de emergencia, llaves de inicio y monitores.
c) Sistema de respaldo, llaves de emergencia y consola de revisión
d) Consola de operación, monitores y gabinete blindado.
e) Equipo de prueba, rodillos de expulsión, pantallas.

7. Para reconocer artículos con rayos X se determina a través de:

a) Densidad, forma e imagen.
b) Luz, tamaño y peso
c) Presentación, sonido y color
d) Parada de emergencia, detector de rayos x y colores detectores.
e) Tamaño, peso y sonido.

8. La clasificación de artículos se realiza y determina a través de:

a) Orgánico, sólidos y mixtos
b) Colores, metales y mixtos
c) Imágenes, negativos y mixtos
d) Sólidos, líquidos y mixtos
e) Orgánico, inorgánico y mixtos

9. Internacionalmente se ha establecido como dosis de radiación permitida para una persona:

a) 5 msv
b) 1 msv
c) 10 msv
d) 0 msv
e) No está permitida la absorción de radiación en las personas

10. La medida internacional de dosis absorbida de radiación es:

a) Voltios
b) Becquerelio
c) Kilolitro
d) Sievert
e) Kilogramo

11. La DGAC autorizará puntos de inspección con equipos de rayos X para la carga y el correo, sujeto al cumplimiento entre otros de:

a) Licencia del equipo extendida por la respectiva Autoridad competente, dosimetría ambiental y personal competente.
b) Tasa aeronáutica, Autorización del Servicio Nacional de Aduana y personal de la empresa solicitante.
c) Personal competente, Autorización del Servicio Nacional de Aduana y Tasa aeronáutica.
d) Dosimetría personal, personal de seguridad privada y autorización de la comisión chilena de energía nuclear.
e) La DGAC no autoriza puntos de inspección con equipos de rayos X.

12. Un equipo generador de radiación ionizante debe cumplir como norma de emisión un máximo de:

a) 0,1 msv
b) 10 msv
c) 0,5 msv
d) No pueden emitir radiación alguna
e) Conforme a lo autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

13. Se relaciona con la estructura molecular del elemento, la mayor o menor concentración de moléculas, corresponde a:

a) Imagen
b) Color
c) Orgánico
d) Densidad
e) Forma

14. Se relaciona con la configuración del objeto que se revisa, solo requiere de experiencia y práctica para determinar la silueta de lo que se observa, corresponde a:

a) Imagen
b) Color
c) Orgánico
d) Densidad
e) Forma

15. Objetos que en pantalla aparecen de color naranja (tonos de café). No contienen metal como papel, ropa, plásticos, madera, cerámica. Su tono será más o menos intenso según los componentes y su densidad, corresponde a:

a) Objetos orgánicos
b) Objetos inorgánicos
c) Objetos mixtos
d) Objetos prohibidos
e) Objetos permitidos

16. **Artículos que en pantalla se muestran de color azul, con más o menos intensidad acorde a sus componentes y densidad (metal, aleación, aluminio, cables), corresponde a:**

a) Objetos orgánicos
b) Objetos mixtos
c) Objetos inorgánicos
d) Objetos prohibidos
e) Objetos permitidos

17. **ellos objetos que se ven en pantalla de color verde, debido a su combinación de componentes o su estructura química. Estos se ubican en el rango intermedio, corresponde a:**

a) Objetos orgánicos
b) Objetos mixtos
c) Objetos inorgánicos
d) Objetos prohibidos
e) Objetos permitidos

18. **Actualmente, un equipo de rayos X ofrece una barra de tarea para uso del operador, que entre sus funciones aparece:**

a) Zoom, apertura de bultos y realce de bordes
b) Todas las funciones de la máquina son automáticas
c) Blanco y negro, imagen negativa, zoom y realce de borde
d) Solo alta y baja penetración.
e) Solo Zoom

19. **En una máquina de rayos X, un indicador de radiación permite señalar que:**

a) El equipo se encuentra con fuga radiactiva
b) Advertencia de radiación en túnel de inspección
c) Mala manipulación del operador
d) El indicador de radiación siempre se encuentra iluminado
e) El indicador de radiación nunca debe iluminarse

20. **El pulsador de parada de emergencia en una máquina de rayos X permite:**

a) Desconectar de los transportadores, línea transportadora y generadores de rayos X.
b) Apagar los generadores de rayos X y el equipo en general.
c) Dejar fuera de servicio el equipo de rayos X
d) Desconectar las correas transportadoras del equipo de rayos X.
e) Mantener alerta al operador del equipo.

RÚBRICA PARA EVALUACIÓN OPERADOR EN EQUIPOS DE RAYOS X

Máquina de Rayos – X

EVALUADO	
EVALUADOR	
FECHA	

CRITERIOS DE EVALUACIÓN		**PUNTUACIÓN**
MUY BUENO (MB)	Realiza la función sin errores, alcanzando el nivel de desempeño requerido	4
BUENO (B)	Realiza la función con errores que no son graves para la ejecución de la misma.	3
REGULAR (R)	Realiza la función con errores que interfieren con la función ejecutada.	2
INSUFICIENTE (I)	Realiza la función de inspección y revisión de pasajeros y equipajes con errores críticos que impiden que la función se ejecute correctamente.	1

PUNTAJE MÁXIMO:	**20**	**PUNTAJE OBTENIDO:**	

PORCENTAJE:		**NOTA:**	

CRITERIO	OPERACIÓN DE MAQUINA DE R-X				TOTAL
	PUNTUACION				
	4	3	2	1	
Operación de Consola de Trabajo de la Máquina de Rayos X	Manipula el teclado de representación de imágenes de la consola de trabajo de la máquina de R-X sin errores, conociendo la totalidad de las herramientas de trabajo y explica su funcionamiento correctamente.	Manipula el teclado de representación de imágenes de la consola de trabajo de la máquina de R-X con hasta 03 errores, conociendo la totalidad de las herramientas de trabajo y de manera suficiente explica su funcionamiento.	Manipula el teclado de representación de imágenes de la consola de trabajo de la máquina de R-X con hasta 03 errores de manejo, conoce medianamente las herramientas de trabajo, pero no explica su funcionamiento de manera adecuada.	No manipula el teclado de representación de imágenes de la consola de trabajo de la máquina de R-X de manera correcta, posee poco conocimiento de las herramientas de trabajo y no explica correctamente su funcionamiento.	
Interpretación de imágenes	▪ Reconoce los elementos que se transportan en el equipaje que se encuentra inspeccionando. ▪ Identifica Rasgos simples como líneas, bordes y matices.	▪ Reconoce medianamente los elementos que se transportan en el equipaje que se encuentra inspeccionando. ▪ Identifica medianamente, rasgos simples como líneas, bordes y matices.	▪ Reconoce con dificultad los elementos que se transportan en el equipaje que se encuentra inspeccionando. ▪ Identifica, pero con dificultad rasgos simples como líneas, bordes y matices. ▪	▪ No reconoce la totalidad de los elementos que se transportan en el equipaje que se encuentra inspeccionando. ▪ No identifica Rasgos simples como líneas, bordes y matices.	
Interpretación de imágenes	▪ Reconoce los cuatro elementos peligrosos que se encuentran al interior del equipaje inspeccionado.	▪ Reconoce tres de los cuatro elementos peligrosos que se encuentran al interior del equipaje inspeccionado.	▪ Reconoce dos de los cuatro elementos peligrosos que se encuentran al interior del equipaje inspeccionado.	▪ Reconoce uno de los cuatro elementos peligrosos que se encuentran al interior del equipaje inspeccionado	

Distinción de la gradiente de colores expuestos en la representación de imágenes	Explica todas las características de la representación de colores expuestos por la máquina de R-X. ▪ Naranjo: elementos de peso atómico bajo (orgánicos) ▪ Verde: elementos de peso atómico medio (plásticos) ▪ Azul: elementos de peso atómico alto (metales) ▪ Negro: elementos de peso atómico muy alto (materiales puros)	Explica correctamente tres de las cuatro características de la representación de colores expuesta por la máquina de R-X. ▪ Naranjo: elementos de peso atómico bajo (orgánicos) ▪ Verde: elementos de peso atómico medio (plásticos) ▪ Azul: elementos de peso atómico alto (metales) ▪ Negro: elementos de peso atómico muy alto (materiales puros)	Explica correctamente dos de las cuatro características de la representación de colores expuesta por la máquina de R-X. ▪ Naranjo: elementos de peso atómico bajo (orgánicos) ▪ Verde: elementos de peso atómico medio (plásticos) ▪ Azul: elementos de peso atómico alto (metales) Negro: elementos de peso atómico muy alto (materiales puros)	Explica correctamente una de las características de la representación de colores expuesta por la máquina de R-X. ▪ Naranjo: elementos de peso atómico bajo (orgánicos) ▪ Verde: elementos de peso atómico medio (plásticos) ▪ Azul: elementos de peso atómico alto (metales) ▪ Negro: elementos de peso atómico muy alto (materiales puros)	

OBSERVACIONES:

FUNCIONARIO EVALUADO **NOMBRE Y FIRMA EVALUADOR**

VII. CUESTIONARIO DE PREGUNTAS

1. **El área de movimiento de un aeródromo, de sus terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos cuyo acceso está controlado se denomina:**

   a) Parte Pública
   b) Parte Aeronáutica
   c) Zona de Seguridad Restringida
   d) Puesto de Control de Seguridad
   e) Aeropuerto o Aeródromo

2. **La autoridad encargada de elaborar y aplicar normas, métodos, procedimientos e instrucciones para salvaguardar la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita es:**

   a) El Presidente de la República
   b) Servicio de Seguridad de Aviación Civil (Avsec)
   c) Fuerza Aérea de Chile
   d) Comité Nacional de Seguridad
   e) Dirección General de Aeronáutica Civil

3. **De acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) tendrán excepciones a la inspección las siguientes personas:**

   a) Pasajero menores de edad.
   b) Pasajeros con marcapaso.
   c) Pasajeros en calidad especiales.
   d) No existirá excepción alguna.

4. **Proteger las aeronaves que prestan servicios a la aviación civil es responsabilidad específica:**

   a) De la DGAC
   b) De la Autoridad policial
   c) Del explotador aéreo
   d) Concesionaria del terminal aéreo

5. **Conforme a lo estipulado en el DAR 17, La autoridad que podrá impedir el embarque o desembarcar a un pasajero insubordinado cuya conducta constituya un peligro para la seguridad del vuelo, corresponde a:**

   a) La autoridad policial correspondiente
   b) La autoridad aeronáutica
   c) El comandante de la aeronave
   d) El jefe de la unidad aeroportuaria
   e) La Fuerza Aérea de Chile

6. **Conforme a lo estipulado en el DAR 17, deberán estar informados en los casos en que viajen pasajeros sometidos a procedimientos judiciales, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados los siguientes organismos:**

a) La autoridad policial correspondiente
b) La autoridad aeronáutica
c) El comandante de la aeronave
d) Los explotadores
e) El comité local de seguridad

I. Solo b) y c), son correctas
II. Solo b y d), son correctas
III. Solo b), c) y d) son correctas
IV. Solo c) y d), son correcta

7. **El organismo que tendrá por objeto proponer políticas generales para la prevención de los actos ilícitos contra la aviación civil, revisar la eficacia de las medidas y procedimientos de seguridad aplicados, asimismo por otra parte para ayudar a la autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, tal como se estipula en el Programa de Seguridad de Aeródromo, corresponden respectivamente a:**

a) El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
b) La Organización de Aviación Civil Internacional
c) La Sección Seguridad de Aviación
d) Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil
e) Organización de Aviación civil Internacional

I. Solo d) y a) son correctas
II. Solo a) y c) son correctas
III. Solo a) y d) son correctas
IV. Solo a), c) y d) son correctas

8. **Conforme a la definición señalada en el PNSAC y para efectos del mencionado programa, arma es:**

a) Aquella cosa o bien cuyo traslado en la cabina de pasajeros no está permitida por ser peligrosa, tales como, tijeras, abrecartas, elementos metálicos punzantes y otros.
b) Las armas de fuego utilizadas por las policías y fuerzas armadas
c) Todo elemento u objeto cortante, punzante, contundente o de otra naturaleza que esté hecho o que pueda ser utilizado para el ataque o defensa.
d) Las armas de todo tipo utilizadas como deporte y caza
e) Cualquier elemento cortante o punzante que pueda ser utilizado para la legítima defensa

9. **El responsable que deberá disponer que la carga y el correo que se transporten en una aeronave de pasajeros, estén protegidos de interferencias corresponde a:**

a) El Servicio Avsec
b) El Concesionario del Terminal Aéreo
c) La Autoridad Policial
d) La Autoridad Aeronáutica
e) El Explotador Aéreo

10. **En conformidad a lo señalado en el DAR 17, el personal que aplique los controles de seguridad en la aviación civil debe tener:**

a) Verificación de antecedentes familiares y personales
b) Las competencias y certificación
c) Las instrucciones de seguridad operacional respectiva
d) Las aptitudes necesarias para su cargo
e) Las habilidades y destrezas solicitadas

11. **Un envío de carga solamente podrá clasificarse como "carga conocida", cuando:**

a) Su origen es de un agente acreditado
b) Cuando su origen proviene de otro destino
c) Su origen es de un agente acreditado y/o cuando ha sido sometido a una inspección y sea evidenciado mediante un registro documental.
d) Cuando cumpla con los controles de seguridad de la Autoridad Aeronáutica

12. **La carga que llegue desde fuera del país en tránsito por carretera, ferrocarril o vía marítima para continuar su transporte por vía aérea, serán considerados como**

a) Carga Conocida
b) Carga en tránsito
c) Carga Desconocida
d) Carga de agente acreditado

13. **Los controles y procedimientos de seguridad deberán causar un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos. De acuerdo a lo señalado en el DAR 17, este concepto se refiere a:**

a) Aplicación de la norma.
b) Cooperación Internacional.
c) Objetivos de la norma.
d) Seguridad y facilitación.
e) Índice de la norma.

14. La DGAC establecerá en cada aeródromo que preste servicio a la aviación civil, zonas de seguridad restringidas, basándose en:

a) La cantidad de pasajeros embarcados.
b) La evaluación de riesgos de seguridad que realicen las autoridades nacionales competentes.
c) La cantidad de metros cuadrados que conforman en aeródromo.
d) La cantidad de aeronaves que operen en el aeródromo.
e) La evaluación de antecedentes de los funcionarios que obtengan credencial TICA.

15. Documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica, que acredita autorización para el ingreso y circulación de personas en el interior de los aeródromos o área restringidas de la unidad expedidora. Esta definición corresponde a:

a) Pase de Acceso Vehicular.
b) Credencial TICA.
c) Credencial TISPA.
d) Cédula de Identidad.
e) Pasaporte Vigente.

16. Según el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, los pasajeros que se nieguen a someterse a la inspección de seguridad o a la inspección de su equipaje de mano o facturado:

a) Se les impedirá el ingreso a zona estéril y al embarque de la aeronave.
b) Será entregado a la autoridad policial competente.
c) Será embarcado sin inconveniente alguno.
d) Su embarque dependerá de la autorización del Explotador Aéreo.
e) Será reducido y entregado mediante un acta a la policía.

17. Los operadores aéreos no permitirán que el equipaje de bodega de un pasajero sea transportado a bordo de una aeronave, a menos que:

a) Lo autorice el gerente general de la compañía aérea.
b) El pasajero esté a bordo.
c) El equipaje sea de tamaño pequeño.
d) Que el equipaje haya sido sometido a inspección por personal de seguridad aeroportuaria, después de confirmar que el pasajero no está a bordo.
e) B y D son correctas.

18. En el contexto del Programa Nacional de la Carga Aérea, la siguiente definición "Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantenga relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o exigidos por la Autoridad Competente (DGAC), respecto de la carga o el correo", corresponde a:

a) Agente Conocido.
b) Agente Acreditado.
c) Carga Aérea.
d) Expedidor Conocido.
e) Control de Seguridad de la Carga.

19. El acceso a las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos se controlará a las personas y vehículo mediante:

a) Pórtico detector de metales.
b) Sistema de Credenciales.
c) Sistema Biométrico.
d) Sistema de Rayos X.
e) Sistema de Seguridad.

20. Cuál de los enunciados que se presentan. No corresponde a las obligaciones del Comandante de la Aeronave de acuerdo a lo declarado en el Código Aeronáutico.

a) Verificar que la aeronave y la tripulación tengan los libros y documentos exigidos por las leyes o reglamentos;
b) Cerciorarse de que la aeronave esté apta para iniciar la operación de vuelo, de acuerdo con los manuales correspondientes;
c) Inspeccionar a los pasajeros y sus pertenencias antes de embarcar la aeronave.
d) Inspeccionar y aprobar la estiba de la aeronave, e impedir un mayor peso que el autorizado o una distribución del mismo contraria a las especificaciones técnicas;
e) Impedir el embarque de personas que puedan constituir un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga. Asimismo, impedir el embarque o transporte de aquella carga que constituya un peligro para la aeronave, pasajeros o carga

21. Si el comandante de la aeronave estima que un hecho reviste caracteres de delito, lo denunciará y, en su caso, entregará al responsable a:

a) El juzgado de policía local pertinente.
b) A la Autoridad Aeronáutica.
c) Gendarmería de Chile.
d) Departamento de Extranjería de la PDI.
e) El explotador aéreo dueño de la aeronave.

22. Cuál de las situaciones enunciadas a continuación la DGAC NO deberá ejecutar una vez ocurrido un acto de interferencia ilícita:

a) Reevaluar los controles;
b) Adoptará las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles;
c) Informar a la OACI acerca de tales medidas.
d) Reevaluar procedimientos de seguridad.
e) Activar un equipo de alerta temprana para actuación en catástrofe.

23. Conforme a lo establecido en el PNSCA, el sello de seguridad será adosado al envío de carga y provisto por:

I. Agente Acreditado
II. La empresa de seguridad que mantengan las líneas aéreas.
III. La autoridad aduanera
IV. Empresas que cuenten con instalaciones autorizadas por la autoridad aeronáutica
V. Por la DGAC como validador del proceso de revisión

a) I, II y III
b) II, III y IV
c) I, IV y V
d) IV y V
e) Solo I

24. Debe asegurarse que el equipaje de bodega se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial, esto corresponde a:

a) Dirección de Aduanas.
b) Sección SAG.
c) Autoridad Aeronáutica.
d) Policía.
e) Compañía Aérea.

25. Conforme lo establecido en el DAR 17 y si hablamos 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 aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica; Introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales; y Comunicación de información falsa, nos referimos a:

a) Crimen organizado.
b) Simples delitos.
c) Cuasi delitos.
d) Actos de Interferencia Ilícita.
e) Terrorismo.

26. Es la autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil responsable de la administración del aeródromo. Esta definición corresponde a:

a) Autoridad Aeronáutica.
b) Concesionario del Aeropuerto.
c) Jefe de Seguridad del Aeródromo
d) Autoridad Aeroportuaria.
e) Autoridad Policial.

27. La Tarjeta de Ingreso Controlado en Aeropuerto (TICA), tiene como objetivo principal:

a) Autoriza el ingreso del titular, sin control a la parte aeronáutica del Aeropuerto.
b) Acreditar que el titular es funcionario de una empresa que presta servicios en el Aeropuerto expedidor.
c) Controlarse visualmente con el Personal de Seguridad.
d) Autoriza al titular el ingreso controlado a la parte aeronáutica y zonas restringidas del Aeropuerto expedidor.
e) Autoriza al ingreso al ingreso sin restricción a las zonas restringidas del Aeropuerto expedidor

28. Un pasajero que no respeta las normas de conducta de un aeródromo o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal del aeródromo o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, altera el orden y la disciplina en el aeródromo o a bordo de la aeronave. Esta definición corresponde a:

a) Pasajero in frecuente.
b) Pasajero detenido
c) Pasajero alterado
d) Pasajero inusual
e) Pasajero Perturbador

29. El siguiente artículo: "El que transportare o hiciere transportar objetos peligrosos para la seguridad de la aeronave, sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias, será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados medio a máximo o multa de treinta a doscientos ingresos mínimos mensuales" corresponde a:

a) Ley 18.916 art. 195
b) 16.752 art. 3.
c) DAR-18 art. 4.
d) Código aeronáutico Art. 84
e) Articulo 3 DAR 17

30. ¿Qué norma faculta a la D.G.A.C. para impedir el vuelo de una aeronave, que no reúna las condiciones exigidas por la ley o los reglamentos?:

a) DAR 17
b) DAR 18
c) Manual OACI
d) Código Aeronáutico.
e) Decreto Supremo DGAC

31. Los transbordos de pasajeros y sus equipajes, deben cumplir con un principio básico de seguridad, el cual establece que:

a) Deben someterse a inspección sólo los equipajes facturados.
b) Los pasajeros y su equipaje de mano deben ser sometidos a inspección antes de abordar la aeronave.
c) Tanto los pasajeros de transbordo como sus equipajes de mano y facturado, no deben someterse a los controles de seguridad antes de embarcarse en la aeronave.
d) Deben someterse a inspección aleatoria, tanto los pasajeros como sus equipajes.
e) Deben descender de la aeronave

32. Conforme a lo establecido en la normativa aeronáutica un Control de Seguridad es o son:

a) Puesto de Control de Seguridad.
b) Barrera de Seguridad establecida para evitar que se introduzcan al Aeropuerto sustancias o artículos peligrosos.
c) Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
d) Zona restringida.
e) Área estéril

33. Dentro de las responsabilidades asignadas al poseedor de una credencial TICA están:

I. Cumplir con los controles de seguridad establecidos por la Autoridad Aeroportuaria.
II. Dejar constancia en una Unidad Policial del extravío de la Credencial, para evitar su extravío
III. Responder por las solicitudes de credencial interpuestas para su personal y/o vehículos.
IV. Portar la TICA en todo momento en áreas controladas de un aeródromo y portar la cedula de identidad en todo momento
V. Portar en todo momento su cedula de identidad y/o licencia de conducir

a) Solo II) y III), son correctas
b) Solo II y IV), son correctas
c) Solo I), II) y IV) son correctas
d) Solo III) y IV), son correctas
e) Solo I) es correcta

34. Según lo establecido en la Normativa de Credenciales Aeroportuarias, alguna (s) de las razones por las cuales se renovará la Credencial Tica es:

I. Por cambio de actividad o cuando el usuario lo requiera
II. Por datos incorrectos impresos y cambio de formato
III. Por cambio legales de nombres y/o apellidos
IV. Por vencimiento de la cédula de identidad o licencia de conducir
V. Por extravío y/o deterioro y por vencimiento

a) Solo II) y III), son correctas
b) Solo II) y IV), son correctas
c) Solo II), III) y V) son correctas
d) Solo III) y IV), son correctas
e) Solo III) y V) son correctas

35. La autoridad aeroportuaria no otorgará credencial para el ingreso a la parte aeronáutica a aquellas personas que:

I. Registren órdenes de detención o de arraigo
II. Hayan sido despedidos en más de una oportunidad por parte de algún explotador
III. Hayan sido condenados por delitos calificados como terroristas
IV. Cuenten con una credencial de otra empresa
V. Puedan constituir u riesgo para la seguridad de la aviación,

a) Solo I), es correcta
b) Solo I y II), son correctas
c) Solo I), III) y V) son correctas
d) Solo III) y IV), son correctas
e) Solo V) es correcta

36. Están obligados a usar la T.I.C.A. en la parte aeronáutica, los siguientes usuarios:

a) Sólo funcionarios de las Compañías Aéreas.
b) Compañías Aéreas y Concesiones, Explotadores, Instituciones Fiscales o Privadas.
c) Compañías Aéreas y Organismos Estatales.
d) D.G.A.C., Explotadores, Instituciones Fiscales o Privadas, y cualquier persona que desempeñe un trabajo permanente o eventual.
e) D.G.A.C., Explotadores, Instituciones Fiscales o Privadas y Pilotos y Tripulaciones.

37. Para fines de autorización de ingreso o acceso a la Parte Aeronáutica se han definido áreas que corresponden a:

a) Área Restringida y Área Estéril.
b) Área de embarque y Área De Desembarque.
c) Área Operacional y Área Administrativa.
d) Área Operativa y Área Administrativa.
e) Área Nacional y Área Internacional.

38. Los operadores aéreos previo a la puesta en servicio de una aeronave deberán:

a) Realizar chequeos periódicos al lugar donde se encuentra estacionada.
b) Elaborar y aplicar sus programas de seguridad por medio de empresas de seguridad privada.
c) Mantener cerradas todas las puertas exteriores y retirar escalas.
d) Efectuar verificaciones previas, con el objeto de descubrir si existen objetos sospechosos que puedan poner en riesgo la seguridad del vuelo.
e) Sellar la aeronave

39. El personal AVSEC controlará el acceso de la tripulación a la parte aeronáutica mediante la solicitud de:

a) Tarjeta de embarque
b) cédula de identidad.
c) Licencia aeronáutica
d) Pasaporte.
e) Credencial TICA

40. Los explotadores aéreos realizarán el traslado en sus aeronaves sólo del equipaje facturado que haya sido cotejados con los pasajeros correspondientes, sin embargo, podrá embarcarse un equipaje sin su dueño cuando:

a) Se someta a inspección visual y documental.
b) Esté identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección adicional.
c) Sea autorizado por el comandante de la aeronave.
d) No entorpezca el normal desarrollo de las operaciones aéreas y la unidad se encuentre en estado de alerta verde.
e) Lo autorice la DGAC

41. Espacios definidos en el recinto aeroportuario, ubicados y equipados con medios humanos y técnicos, destinados al control previo de pasajeros y sus equipajes, bultos, especies o artículos, con el objeto de impedir el ingreso de elementos que puedan constituir riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas, Corresponde al concepto de:

a) Control de Acceso
b) Seguridad de Aviación (AVSEC)
c) Puesto de Control de Seguridad
d) Control Aeronáutico
e) Puerta de ingreso

42. Zonas de los aeródromos, donde permanecerán transitoriamente los pasajeros y equipajes de mano ya inspeccionados por el Puesto Control de Seguridad, antes de abordar una aeronave, lo anterior corresponde a la descripción de:

a) Zona Estéril.
b) Zona Mixta.
c) Zona de Embarque.
d) Zona de desembarque.
e) Zona de Seguridad Restringida.

43. Documento que acredita que el expedidor de la carga aérea aplica las medidas de seguridad comprometidas en su Plan de Seguridad, y están conformes con la normativa vigente para su transporte seguro por vía aérea. Esta definición corresponde a:

a) Certificación de Embalaje
b) Certificación de Agente Acreditado
c) Certificación de Expedidor Reconocido
d) Declaración de Responsabilidad.
e) Carta de Compromiso

44. "No aceptar transportar carga aérea y mercancías peligrosas en una aeronave, a menos que un agente acreditado confirme y demuestre que se aplican los controles e inspecciones de seguridad o que estos sean sujeto a controles e inspecciones por parte de la Autoridad Aeronáutica", es una responsabilidad de:

a) Las Agencias de Carga.
b) Los explotadores Aéreos.
c) Los expedidores de Carga
d) El Servicio AVSEC
e) Servicio Nacional de Aduana

45. La definición que corresponde a áreas restringidas de un aeródromo es:

a) Zonas de la parte aeronáutica identificadas como áreas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad.
b) Espacios de movimiento de un aeródromo y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.
c) Salidas de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, plataforma, áreas de espera del equipaje y la carga inspeccionados.
d) Cualquier instalación situada en el aeródromo o conectada con él que en caso de ser dañada o destruida perturbaría seriamente su funcionamiento.
e) Área Segura

46. Las compañías aéreas deberán contar con personal de seguridad privada para resguardar sus aeronaves, dentro de las actividades que éstos deben realizar se encuentran:

I. Registro y control de todas las personas que deban ingresar a la aeronave.
II. Verificación y registro de los suministros que ingresan a bordo de la aeronave.
III. Chequeo de pasajeros que abordan la aeronave.
IV. Inspección acuciosa del interior y exterior de la aeronave.

a) I,II y III
b) I, III y IV
c) I,II y IV
d) II, III y IV
e) Solo I

47. Señale los tipos de usuarios, según el código de colores que identifica a cada organismo (5 puntos):

a) Personal DGAC	**ROJO**
b) Compañías Aéreas	**AMARILLO**
c) Concesiones	**GRIS**
d) Organismos Estatales	**AZUL**
e) Organismos Internacionales	**VERDE**

48. Prevenir la comisión de delitos en la Parte Pública de los Aeródromos mediante patrullajes y vigilancia es labor de:

a) Policía de Investigaciones.
b) Autoridad Aeroportuaria.
c) Personal AVSEC
d) Carabineros de Chile.
e) Concesionaria

49. Dentro de las responsabilidades asignadas por el PNSAC a los explotadores de terminales aéreos se establecen:

a) Coordinar con la autoridad aeroportuaria las materias de seguridad de la aviación civil que sean de su competencia.
b) Capacitar a su personal en materias de seguridad de la aviación civil.
c) Aplicar el procedimiento de evaluación de la amenaza, incluyendo su difusión.
d) Sólo a y b son correctas.
e) Todas son correctas

50. La Autoridad Policial tiene como funciones en los Aeródromos las siguientes:

a) Prevención de delitos en la parte pública.
b) Vigilancia y patrullaje en las áreas públicas de los terminales.
c) Participar a nivel ejecutivo en el CRC y a nivel operativo en el COS, según corresponda.
d) Todas las anteriores.

51. Los vehículos de empresas aéreas y de servicios que operen en forma permanente dentro de la parte aeronáutica deberán:

I. Estar provistos de una bandera cuadriculada rojo y blanco de 1x1 metro, ubicada al costado derecho posterior del vehículo.
II. Estar pintados con colores distintivos de la empresa.
III. Tener la cubierta superior pintada en diseño cuadriculado rojo y blanco de 1x1 m., en cuadros de 30x30 cms.
IV. Solicitar escolta para transitar en la plataforma

a) I, III y IV son correctas.
b) III y IV son correctas.
c) II y III son correctas.
d) Sólo III es correcta.
e) Todas son correctas

52. "Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinado a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita" se refiere a:

a) Revisión Separada
b) Revisión Física
c) Inspección
d) Inspección Documental
e) Revisión aleatoria

53. Conforme a las Zonas de Acceso especificadas a continuación, señale frente a cada una de ellas, el lugar físico que autoriza a su titular a desarrollar funciones en un Aeropuerto.

a) Zona 1 A	**Plataforma y apoyo personas discapacitadas AMB**
b) Zona 1	**Plataforma**
c) Zona 4 A	**Bodegas y zona de paletizaje AMB**
d) Zona 2	**Sala de embarque y desembarque**

e) Zona 6 OPL	**Sin restricción**
d) Zona 5	**Plataforma, Sala de embarque y desembarque**
e) Zona 3 ADM	**Personal Aeronáutico Administrativo**
f) Zona 3 OPL	**Personal Aeronáutico Operativo**
g) Zona 4	**Bodegas**
h) Zona 1B	**Plataforma, sala de desembarque FBO AMB**

54. La responsabilidad de efectuar el servicio Follow me, corresponde a:

a) Supervisor de Plataforma
b) Servicio SEI
c) Supervisor del área de movimiento
d) Servicio Avsec
e) Servicio de operaciones de vuelo DGAC

55. El alcance del DAP 1401, considera:

a) Todo elemento que circule en las plataformas de un aeropuerto
b) Todos los vehículos y aeronaves que deban circular por el área de movimiento del recinto aeroportuario.
c) Todas las aeronaves que deban circular por el área de movimiento del recinto aeroportuario.
d) Todas las personas, vehículos y aeronaves que deban circular por el área de movimiento del recinto aeroportuario.
e) Todos los servicios que deban circular por el área de movimiento del recinto aeroportuario.

56. Los servicios de seguridad privada deberán proponer ante la Autoridad Aeronáutica para su aprobación una:

a) Funcionamiento.
b) Prestación de Servicios y Autorización de Funcionamiento.
c) Autorización de Prestación de Servicios y Directiva de Funcionamiento.
d) OS-10 y Directiva de Funcionamiento.
e) Prestación de Servicios y Autorización OS-10

57. La autorización para los servicios de seguridad privada será extendida por la Autoridad Aeronáutica con una vigencia de:

a) 01 año.
b) **02 años.**
c) 03 años.
d) 04 años
e) 05 alos

58. El porcentaje de aprobación de la evaluación, para los servicios de seguridad privada corresponde a:

a) 80% para Jefes de Seguridad y 60% para guardias de seguridad.
b) Calificación 4,0 Aprobado, no Aprobado.
c) 60% para Jefes de Seguridad y guardias de seguridad
d) Competente 80%, No competente 60%.
e) 100% para Supervisores de seguridad y 80% para guardias de seguridad

59. Aquellas personas que efectúen funciones de seguridad privada en los recintos aeroportuarios, deberán contar con una credencial que lo acredite como tal, la que se denomina:

a) TICA
b) TISPA
c) TIPSA
d) TAPAF
e) OS-10

60. Para los efectos de la DAN 1702, se entiende por servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuaria las funciones realizadas por:

a) El personal de seguridad que mantengan las líneas aéreas.
b) Las establecidas en la Ley N° 3607.
c) Empresas de seguridad privada especializadas.
d) Empresas especializadas en estas materias y las entidades que cuentan con personal propio.
e) Empresas que cuente con personal propio