



CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

PNSAC

**PROGRAMA NACIONAL DE
SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL
(2010)**

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN

OBJ.: Aprueba Tercera Edición
del "Programa Nacional de
Seguridad de la Aviación
Civil"

EXENTA N° 0676 /

SANTIAGO, **28** MAYO 2010

Con esta fecha se ha dictado la siguiente:

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

- a) Ley N° 16.752, Orgánica de la DGAC.
- b) ROF DGAC.
- c) DAR 17 "Seguridad, Protección de la Aviación civil Contra Actos de Interferencia Ilícita"
- d) Lo propuesto por el Departamento Aeródromo y Servicios Aeronáuticos, mediante Oficio N° 09/2/3/2276/3057 del 15 de Diciembre del 2009.
- e) DROF Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.
- f) DROF Departamento Planificación.
- g) PRO ADM 02 "Estructura Normativa de la DGAC".

CONSIDERANDO

La necesidad de actualizar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), para dar cumplimiento a lo establecido el Reglamento de la Dirección General de Aeronáutica Civil, DAR 17 "Seguridad y Protección de la Aviación Civil Contra los Actos de Interferencia Ilícitas", cuarta edición aprobada mediante Decreto Supremo N° 63 del 05 de Mayo del 2008.

RESUELVO

- 1.- **DERÓGUESE** la Resolución N°02374 - E del 05 de Octubre del 2006 que aprobó la segunda edición del "Programa Nacional de seguridad de la Aviación Civil".
- 2.- **APRUEBESE** la Tercera edición del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil"

Anótese y comuníquese. (FDO.) **JOSÉ HUEPE PÉREZ, GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A), DIRECTOR GENERAL.**

Lo que se transcribe para su conocimiento.



DISTRIBUCIÓN:
PLAN "F".

INDICE

	Pág.
I. PROPÓSITO	1
II. ANTECEDENTES	1
III. MATERIA	2
CAPITULO 1 DEFINICIONES	3
CAPITULO 2 ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES	8
2.1 Autoridad Aeronáutica	8
2.2 Autoridad Aeroportuaria	9
2.3 Explotadores de Terminales Aéreos	9
2.4 Operadores Aéreos y empresas de servicios	10
2.5 Autoridad policial	10
2.6 Fuerzas Armadas	11
2.7 Otros Servicios Públicos	11
CAPITULO 3 COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES	12
3.1 Comité Nacional de Seguridad de Aviación Civil	12
3.2 Comité Local de Seguridad de Aviación Civil	13
3.3 Prensa y Medios de Comunicación	13
3.4 Comunicación y cooperación con otros Estados	14
3.5 Comunicación con la Organización de Aviación Civil Internacional	14
CAPITULO 4 PROTECCIÓN DE AEROPUERTOS, AERONAVES, INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA	15
4.1 Designación de Zonas de Seguridad Restringidas	15
4.2 Protección de zonas de Seguridad Restringida	15
4.3 Control de Acceso – Requisitos Generales	16
4.4 Control de Acceso de Personas	16
4.5 Control del Acceso de Vehículos	17
4.6 Suspensión de Credenciales y Pases de Acceso de Vehículos	18
4.7 Protección de las aeronaves	18
4.8 Instalaciones y servicios para la Navegación Aérea	19
4.9 Diseño y construcción de nuevas instalaciones de Aeródromo	19
CAPITULO 5 CONTROLES DE SEGURIDAD PARA PERSONAS Y OBJETOS QUE VAN A BORDO	20
5.1 Inspección de los pasajeros y equipajes de mano	20

	PNSAC
5.2 Pasajeros en Tránsito y de Traslado.	22
5.3 Tripulación de aeronaves, Personal de aeropuerto y personas que no son pasajeros	22
5.4 Procedimientos Especiales de Inspección	22
5.5 Transporte de Armas.	23
5.6 Personas bajo custodia y control administrativo	25
5.6 Pasajeros Disruptivos o Insubordinados a bordo de aeronave	25
5.7 Equipaje facturado	26
5.9 Carga aérea	27
5.10 Provisiones, Suministros y Piezas de Repuesto de Aeronaves	28
CAPITULO 6	
EQUIPO DE SEGURIDAD	30
6.1 Generalidades.	30
6.2 Adquisición y arriendo	30
6.3 Mantenimiento y Utilización	30
6.4 Pruebas y Calibración.	31
CAPITULO 7	
PERSONAL	32
7.1 Criterios de Selección	32
7.2 Instrucción	33
CAPITULO 8	
MÉTODOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA	35
8.1 Generalidades	35
8.2 Responsabilidades	35
8.3 Medidas iniciales	35
8.4 Mando	35
8.5 Control	36
8.6 Provisión de servicios de navegación aérea	36
8.7 Apoyo de Especialistas	36
8.8 Notificación	37
CAPITULO 9	
EVALUACIÓN DE LA EFICACIA	38
CAPITULO 10	
AJUSTE DEL PROGRAMA	40
10.1 Generalidades	40
10.2 Responsabilidades	40
CAPITULO 11	
FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD	42
CAPITULO 12	
INFRACCIONES Y SANCIONES AERONAUTICAS	43
CAPITULO 13	
DOCUMENTACION ANEXA AL PNSAC	44



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO AERÓDROMOS Y SERVICIOS AERONÁUTICOS
SUBDEPARTAMENTO SERVICIOS DE AERODROMOS

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

Resolución N° 0676 de fecha 20 de Mayo de 2010

I.- PROPÓSITO

Establecer que las actividades de aviación civil, nacional e internacional en el Estado de Chile, se desarrollen con seguridad, regularidad y eficiencia, mediante reglamentos, procedimientos y medidas de seguridad adecuadas, para prevenir actos de interferencia ilícita.

II.- ANTECEDENTES

- a) Ley N° 12.927, Seguridad Interior del Estado.
- b) Ley N° 18.314, Determina Conductas Terroristas y fija su penalidad.
- c) Ley N° 17.798, Control de Armas y Explosivos.
- d) Ley N° 18.916, Código Aeronáutico.
- e) Ley N° 16.752, Orgánica y de Funcionamiento de la DGAC.
- f) Decreto N° 147 de 1972, aprueba el Convenio de La Haya "Para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves", del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- g) Decreto N° 711 de 1974, aprueba el Convenio de Tokio "Sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves", del Ministerio de Defensa Nacional.
- h) Decreto N° 736 de 1975, promulga el Convenio de Montreal "Para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de aviación civil".
- i) Decreto N° 519 de 1989, promulga el Protocolo de Montreal "Para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil internacional, del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- j) Decreto Supremo N° 1301 de 1991, "Promulga el convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para fines de detección".
- k) Decreto Supremo N° 62 de 2006, "Crease la Agrupación Antisecuestro de Aeronaves de la Fuerza de Aérea Chile", del Ministerio de Defensa Nacional.
- l) Decreto Supremo N° 34 de 2007 que "Crea Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y regula su funcionamiento", del Ministerio de Defensa Nacional.
- m) Decreto Supremo N° 63 de 2008, Reglamento "Seguridad, Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita", DAR 17, del Ministerio de Defensa Nacional.
- n) Decreto Supremo N° 49 de 2008, Reglamento "Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea", DAR 18, del Ministerio de Defensa Nacional.
- o) Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la DGAC.

- p) Resolución Exenta DGAC N° 01423 del 15 de septiembre de 2009.
- q) Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.
- r) Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento del Departamento Planificación.
- s) PRO ADM 02 “Estructura normativa de la DGAC”.

III.- MATERIA

El presente Programa da cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Seguridad DAR 17 “Seguridad, Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita”.

Este Programa es aplicable, dentro del territorio o en el espacio aéreo chileno, a las operaciones de la aviación civil internacional, como asimismo a las operaciones de la aviación civil nacional, de acuerdo a la clasificación operacional aeródromo clases A y B, asimismo se podrá aplicar en los aeródromos clases C y D, de acuerdo a requerimientos y según sea el resultado de la evaluación de la amenaza que efectúe la autoridad competente.

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) establece, conforme a estándares internacionales, las medidas de seguridad adecuadas para prevenir actos de interferencia ilícita, de aplicación en el territorio nacional.

El PNSAC está dirigido a satisfacer las exigencias de los Convenios sobre Seguridad de la Aviación Civil Internacional y contempla las disposiciones que ha adoptado el Estado de Chile en esta materia.

Considerando la naturaleza e importancia del PNSAC para el ámbito aeronáutico, éste será de conocimiento público.

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 y del transporte aéreo, es decir : a) Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo; b) Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra; c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos; d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica; e) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales; y f) comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeródromo 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 mantenga relaciones comerciales con explotador y proporcione controles de seguridad, que estén aceptados o exigidos por la autoridad competente (DGAC), respecto de la carga y 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.

ARTEFACTO DE SABOTAJE

Cualquier elemento que pueda hacerse explotar o en el que al sustituirse el material explosivo por uno corrosivo o incendiario, a bordo de una aeronave puede causar el mismo daño o producir consecuencias similares.

AUDITORIA DE SEGURIDAD

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

CERTIFICACION

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 funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

CARGA

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

CORREO

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

CONTROL DE 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.

CREDENCIAL (TARJETA DE INGRESO CONTROLADO EN AEROPUERTO)

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.

DEPOSITO DE EQUIPAJES

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

EDIFICIO DE MERCANCÍAS

Edificio por el que pasan las mercancías entre los medios de transporte aéreo y terrestre; en el que están situadas las instalaciones de tramitación o en el que se almacenan las mercancías hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o al terrestre.

EQUIPAJE

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

EQUIPAJE DE TRANSFERENCIA ENTRE LINEAS AEREAS

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 y cuyo propietario no puede ser identificado.

EQUIPAJE NO RECLAMADO

Equipaje que llega al aeródromo y que ningún pasajero 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 recomendaciones para su corrección.

EXPLOTADOR AEREO (OPERADOR AEREO)

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.

INSPECCION

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.

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, 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.

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.

OPERACIÓN DE TRANSPORTE AEREO 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 TRANSITO

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 O INSUBORDINADO

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 una 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 Aeronáutica para identificar y autorizar el ingreso y movimiento de los vehículos que requieran circular en la parte aeronáutica de la unidad expedidora.

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 (PCA)

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 (PCS)

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

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

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.

ZONA ESTERIL

Área de un aeródromo situado entre un Puesto de Control de Seguridad 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

ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

2.1. Autoridad Aeronáutica

2.1.1. 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.

2.1.2. Para la ejecución de esta tarea, el Director General de Aeronáutica Civil ha asignado al Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, Sección Seguridad de Aviación, las siguientes responsabilidades :

- a) Elaborar normativa de seguridad, para dar cumplimiento a los Convenios, Protocolos y Anexos internacionales sobre seguridad de la aviación civil.
- b) Elaborar, aplicar y mantener el Programa nacional de seguridad de aviación civil.
Coordinar con los Departamentos de la DGAC, aeropuertos, aeródromos, organismos del Estado, empresas aéreas, de servicios y otras entidades del país interesados o responsables de la implementación de los diversos aspectos del PNSAC.
- c) Notificar a los usuarios del sistema aeronáutico el Programa nacional de seguridad de la Aviación Civil.
- d) Examinar el PNSAC, revisando su eficacia mediante el Programa nacional de control de calidad de la aviación civil, con el objeto de evaluar los procedimientos y medidas de seguridad después de un acto de interferencia ilícita y proponer la adopción de las medidas necesarias para corregir los puntos débiles, a fin de impedir que vuelva a ocurrir.
- e) Examinar y aprobar los Programas de seguridad y Planes de contingencia de los aeropuertos, aeródromos, explotadores de aeronaves, terminales de aeródromos, empresas de servicios y de otras organizaciones con responsabilidad en el ámbito de la seguridad.
- f) Proporcionar los servicios de seguridad en los aeródromos, con las instalaciones, personal competente, medios técnicos, equipos de comunicaciones y servicios de apoyo.
- g) Elaborar y revisar, cuando corresponda, las políticas nacionales relativas a la seguridad de la aviación civil.
- h) Proporcionar los servicios de seguridad de aviación en los Aeródromos, donde realicen operaciones de transporte aéreo comercial.
- i) Proponer la adopción de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.
- j) Proponer temas para la agenda de las sesiones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- k) Examinar y aprobar los Planes de seguridad de las agencias de carga aérea, correo y courier y otorgarles su acreditación, si procede.
- l) Asesorar a la Sección Aeródromos y Medio Ambiente del Departamento Planificación en los proyectos de construcción o modificación a la

infraestructura aeroportuaria, de tal manera que contemple los requisitos necesarios de seguridad para proteger a la aviación civil.

- m) Elaborar e implementar el Programa nacional de instrucción en materias de seguridad de la aviación, coordinando la elaboración y aplicación de un programa de instrucción subsidiario por las organizaciones con responsabilidad en el PNSAC.
- n) Elaborar e implementar el Programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, para verificar el cumplimiento del PNSAC.
- o) Elaborar e implementar el Programa nacional de seguridad de la carga aérea.
- p) Aplicar el procedimiento de evaluación de la amenaza, incluyendo su difusión.
- q) Establecer una metodología de gestión de riesgo para determinar el nivel de amenaza y adoptar medidas de seguridad a las operaciones nacionales.

2.2. 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 aéreas, empresas de servicios y otras entidades del aeródromo involucrados, para dar cumplimiento al programa de seguridad.

2.3. Explotadores de Terminales Aéreas

Los representantes de los explotadores de los terminales aéreas 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 del aeródromo (PSE), que detalle las medidas preventivas de seguridad, y que sea concordante con el PNSAC y plan de contingencia del aeródromo (PCA).
- 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, que es el 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.

2.4. Operadores Aéreos y Empresas de Servicios

Los operadores aéreos y 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, armonizado con los requisitos del PNSAC y de acuerdo a la DAP 17 01, 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 e instalaciones.
- 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 adecuadamente a su personal en materias de seguridad de la aviación civil.

2.5. 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 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) 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 Públicas estará contemplada en los Planes de contingencia de los aeródromos (PCA).

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

2.6. Fuerzas Armadas

2.6.1. 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.

2.6.2. Las Fuerzas Armadas podrán desempeñar funciones de apoyo a la Autoridad Aeronáutica, en el ámbito de su competencia.

2.6.3. Los planes de contingencia de los aeródromos deberán considerar las funciones de apoyo de las Fuerzas Armadas para responder a los actos de interferencia ilícita. Asimismo, considerarán la participando de un representante de las Fuerzas Armadas en el ámbito ejecutivo en el Centro de Resolución de Crisis y en el nivel operativo en el Comité de Seguridad del aeródromo, y Centro Operaciones de Seguridad (COS), según corresponda.

2.7. Otros Servicios Públicos

2.7.1. 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.

2.7.2. 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.

2.7.3. 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.

CAPITULO 3**COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES****3.1. Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil**

3.1.1. Mediante Decreto Supremo N° 34 del 09.ABR.2007, se creó el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que tiene como objetivo 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 y llevar a cabo la coordinación entre las distintas autoridades del Estado, entre ellas y con los representantes de los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y demás actores involucrados; con el fin de asegurar la aplicación de las normas de seguridad de la aviación civil establecidas en el Reglamento DAR-17 y el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil.

3.1.2. El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil está integrado por los Ministros y Jefes de Servicios de las siguientes instituciones :

- a) Ministerio del Interior;
- b) Ministerio de Relaciones Exteriores;
- c) Ministerio de Defensa Nacional;
- d) Ministerio de Obras Públicas;
- e) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- f) Fuerza Aérea de Chile;
- g) Carabineros de Chile;
- h) Policía Investigaciones de Chile;
- i) Dirección General de Aeronáutica Civil;
- j) Servicio Nacional de Aduanas, y
- k) Junta de Aeronáutica Civil

3.1.3. La presidencia del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil corresponde al Ministro de Defensa Nacional.

3.1.4. Para el cumplimiento de su objetivo, el Comité tiene las siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas señaladas a otras organizaciones :

- a) Asesorar a quien corresponda, respecto de las normas emanadas de Organizaciones Internacionales relacionadas con la materia, especialmente aquellas originadas en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- b) Formular orientaciones y directrices tendientes a incorporar y adecuar al ordenamiento jurídico nacional las normas internacionales.
- c) Establecer las coordinaciones necesarias para la aplicación de las medidas dispuestas por las distintas organizaciones involucradas en materia de seguridad, con la finalidad de enfrentar de manera adecuada las amenazas a la aviación civil.
- d) Evaluar la normativa nacional relacionada con la actividad, especialmente el Programa Nacional de Seguridad, sugiriendo la modificación, derogación o adecuación de éste, acorde a las nuevas realidades y situaciones existentes.

- e) Asesorar en la implementación de medidas de seguridad en la etapa de diseño de nuevos aeropuertos y aeródromos.
- f) Citar a participar en sus reuniones a funcionarios de cualquier organización o servicio público, expertos en diferentes materias del transporte aéreo, a fin de que presten asesoría en materias de su competencia.
- g) Invitar a participar a representantes del sector privado, vinculados a la actividad aérea, a sus reuniones, con el objeto de conocer sus opiniones respecto de las medidas y procedimientos aplicables.
- h) Solicitar, de cualquier persona o grupo, tanto nacional como internacional, la asesoría que pudiese ser necesaria para la adecuada toma de decisiones.
- i) Realizar visitas profesionales a los aeropuertos y aeródromos del país, a objeto de reconocer en terreno la realidad de éstos.

3.2. Comité Local de Seguridad de Aviación Civil

- 3.2.1. En los aeródromos clase "A" y "B" que presten servicios a la aviación civil, se establecerá un Comité Local de Seguridad de Aviación Civil, para ayudar 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.
- 3.2.2. El Comité Local de Seguridad de Aviación Civil de un aeródromo estará constituido por el Jefe del aeródromo; por representantes de los organismos públicos que cumplen funciones en él; por el explotador del terminal aéreo; por las empresas aéreas que operan en él y por las empresas de servicios que operan en el recinto aeroportuario.
- 3.2.3. El Comité de Seguridad será convocado por la Autoridad Aeroportuaria, quién lo presidirá, y 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 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.
- 3.2.4. El Comité se reunirá en los aeródromos al menos cuatro (04) veces al año y contemplará reuniones extraordinarias para notificar los estados de alerta declarados por la Autoridad Aeronáutica u otras situaciones especiales que puedan afectar la seguridad en el aeródromo y que requieran coordinación para implementar o fortalecer las medidas para proteger a la aviación civil de una determinada amenaza.
- 3.2.5. De cada sesión del Comité se elaborará un Acta, donde quedará constancia de los participantes, temas tratados, de los acuerdos adoptados y de las nuevas propuestas y sugerencias. Se distribuirá en forma oficial a todos los servicios públicos y empresas usuarias participantes copia del Acta respectiva.

Prensa y medios de comunicación

- 3.3.1. El Departamento Secretaría General de la Dirección General de Aeronáutica Civil responderá las solicitudes de información ordinaria y especial, proveniente de la prensa y de otros medios de comunicación, en materia de seguridad aeroportuaria.
- 3.3.2. En los aeródromos, la Autoridad Aeroportuaria será el vocero oficial en materias de seguridad aeroportuaria, en concordancia con las directrices que dicte el Departamento Secretaría General de la DGAC.

3.3. Comunicación y cooperación con otros Estados

El Decreto Supremo N° 63 de 2008 del Ministerio de Defensa Nacional, que aprobó el Reglamento sobre Seguridad, Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita, DAR-17, establece las normas sobre comunicación y cooperación otros Estados, en los siguientes términos:

- 3.3.1. La DGAC podrá satisfacer, bajo condición de reciprocidad y dentro de sus facultades, las solicitudes de las autoridades aeronáuticas de otros Estados miembros de OACI, para aplicar medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de dichos Estados. La autoridad que formula el pedido aceptará medidas alternativas equivalentes que la autoridad aeronáutica disponga.
- 3.3.2. La DGAC, dentro de sus facultades, podrá cooperar con las autoridades aeronáuticas de otros Estados miembros de OACI, en la preparación e intercambio de todo o partes de la información relativa a Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil, Programas de Instrucción y Programas de Control de Calidad.
- 3.3.3. El procedimiento para compartir información sobre amenazas con autoridades aeronáuticas de otros Estados miembros de OACI, la que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados, se realizará mediante solicitud presentada ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, quien la remitirá a la Autoridad Aeronáutica, la que a su vez dispondrá las medidas a través del Departamento Planificación, para que el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos les de cumplimiento.
- 3.3.4. Se encuentra establecido el procedimiento para proteger e implementar la información sobre seguridad compartida por otros Estados contratantes o que pueda afectar los intereses de seguridad de éstos, a fin de asegurar que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.
- 3.3.5. Si las empresas aéreas de otros Estados deben cumplir exigencias especiales de seguridad, requeridas por su propio Estado, deberán notificar estas medidas a la DGAC, previo a su cumplimiento, para la coordinación y aplicación de los procedimientos correspondientes.

3.4 Comunicación con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

- 3.4.1. La DGAC, a través del Departamento Planificación, notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Autoridad competente y el responsable del cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad Aviación Civil.
- 3.4.2 La DGAC proporcionará a la OACI toda la información pertinente, relativa a un acto de interferencia ilícita materializado en un Aeródromo o en el espacio aéreo nacional, lo antes posibles, una vez resuelto el caso, a través del formulario correspondiente al Apéndice 34 del Documento OACI N° 8973.
- 3.4.3 La información precedente será proporcionada por el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos y remitida a la OACI por el Departamento Planificación – Sección Relaciones Aeronáuticas Internacionales, previo informe jurídico.

CAPÍTULO 4

PROTECCIÓN DE AERÓDROMOS, AERONAVES E INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AEREA

4.1. Designación de zonas de seguridad restringidas

- 4.1.1. La DGAC, a través de la Autoridad Aeroportuaria, ha designado 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.
- 4.1.2. Las zonas de seguridad restringida y aquellas situadas fuera de los límites de los aeródromos, estarán debidamente consignadas y descritas en el programa de seguridad del aeródromo y estudio de seguridad respectivo.
- 4.1.3. El acceso a estas zonas de seguridad restringidas será controlado, acorde a lo establecido en la normativa de seguridad y procedimientos contemplados en los respectivos programas de seguridad del aeródromo.

4.2. Protección de las zonas de seguridad restringidas.

- 4.2.1. Las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos serán resguardadas contra actos de interferencia ilícita por medio de una combinación de medidas de protección físicas, controles de personas y/o vehículos, con el objeto de impedir el acceso no autorizado a las mismas.
- 4.2.2. 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 vigilancia mediante circuitos cerrados de televisión y otros medios físicos; estableciendo en determinados puntos Puestos Control de Seguridad (PCS) habilitados con equipos y personal de seguridad, para la inspección de personas y equipajes de mano, acorde a lo establecido en la normativa y procedimientos respectivos.
- 4.2.3. Se establecerán Puestos Control de Acceso (PCA) en determinadas zonas de los aeródromos, dotados con personal de seguridad y medios técnicos, para el control e inspección de personas y/o vehículos que soliciten ingresar hacia la plataforma u otras zonas restringidas de la parte aeronáutica.
- 4.2.4. El acceso a las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos se controlará por medio de un sistema de credenciales administrado por la DGAC, establecido para personas y/o vehículos.
- 4.2.5. El otorgamiento, autorización, control y fiscalización de las credenciales será responsabilidad del Jefe de la Unidad. La Unidad deberá tener como respaldo de cada credencial la solicitud del titular y el certificado de antecedentes otorgado por el Servicio del Registro Civil e Identificación.

- 4.2.6. En casos calificados se autorizará el ingreso a la zona de seguridad restringida de una persona cuyos antecedentes no hayan sido verificados, debiendo en tal caso ser escoltado en todo momento, por alguna persona que cuente con la debida acreditación, hasta que abandone la zona restringida.
- 4.2.7. Las instalaciones de los concesionarios y subconcesionarios que cuenten con accesos hacia la parte aeronáutica deberán contar con un sistema de seguridad privados que impida el ingreso de personas no autorizadas a las zonas restringidas.

4.3. Control de Acceso – Requisitos Generales

- 4.3.1. La DGAC dictó normas para el otorgamiento de tarjeta ingreso controlado a los aeródromos (TICA) y pases de vehículos (PAV). En esas normas se estableció el alcance, requisitos de otorgamiento, zonas, tipos de usuarios y criterios de otorgamiento.
- 4.3.2. El acceso a las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos comprende los siguientes aspectos:
- a) Control de pasajeros provistos de la tarjeta de embarque y documentos de viaje.
 - b) Control de personal de los servicios públicos y empresas privadas que desempeñen funciones en la parte aeronáutica, provistas de la Tarjeta de Ingreso Controlado en Aeropuerto (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, que es autorizado a ingresar a la parte aeronáutica, provisto de 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.

4.4. Control de Acceso de personas

- 4.4.1. Se permitirá a los pasajeros el acceso a las zonas de seguridad restringidas que estén designadas para su uso durante el proceso de embarque, siempre que estén provistos y presenten para su control e inspección los siguientes antecedentes:
- a) Documentos de identidad o pasaporte vigente.
 - b) Tarjeta de embarque otorgada por un transportista aéreo y que contenga la identidad del pasajero registrado.
- 4.4.2. El acceso del personal de los servicios públicos y empresas privadas a las zonas de seguridad restringidas se efectuará provistos de credencial, en conformidad a lo dispuesto en el Reglamento DAR-17 y a los procedimientos de seguridad específicos que regulan el Sistema de Credenciales Aeroportuarias, que será portada a la vista permanente en la parte aeronáutica durante el cumplimiento de las funciones.

4.4.3. Durante el procedimiento para otorgar credenciales la DGAC controlará que :

- a) Todas las solicitudes sean presentadas por el empleador, individualizando al trabajador;
- b) Las solicitudes presentadas sean verificadas para asegurar de que existe razón suficiente para otorgar tal permiso en atención a las funciones que va a cumplir en el aeródromo.
- c) Se verifican los antecedentes del solicitante de credencial, desde el punto de vista de seguridad, en función de la opinión de los organismos policiales y el certificado de antecedentes acompañado;
- d) Cada credencial contendrá al menos :
 - Una fotografía del titular.
 - Fecha de vigencia.
 - Zona de seguridad restringida para la cual es otorgada.
 - Nombre del titular.
 - Número de cédula nacional de identidad.
 - Empresa a la que presta servicios o Servicio Público al que pertenece.
 - Número de credencial extendida.

4.5. Control de Acceso de Vehículos

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

- a) Todas las solicitudes para los pases sean presentados por el representante de la empresa a la Autoridad Aeroportuaria.
- b) Las solicitudes presentadas sean verificadas para asegurar de que existe razón suficiente para otorgar tal permiso en atención a las funciones que va a cumplir en el aeródromo.
- c) Cada pase contendrá al menos :
 - Número de patente del vehículo.
 - Nombre o razón social de la empresa.
 - Fecha de vigencia.
 - Número de permiso extendido.
 - Firma y timbre de la autoridad que lo expide.

4.5.2. La DGAC, en la medida de lo posible, reducirá al mínimo el número de pases para vehículos, a fin de evitar la proliferación de estos, particularmente en el área de maniobras.

4.5.3. 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.

4.5.4. La DGAC fiscalizará que los conductores de tales vehículos estén debidamente calificados para conducir el tipo de vehículo y que hayan recibido instrucción por su empleador sobre los requisitos de seguridad para conducir y circular en la parte aeronáutica.

4.5.5. La entrega del pase para los vehículos que por necesidades operacionales o de servicios requieran circular en la parte aeronáutica, se efectuará en conformidad a lo

4.6. Suspensión de credenciales y pases de acceso de vehículos

4.6.1. La autoridad aeronáutica en casos calificados podrá suspender las credenciales y PAV vigentes, por razones de seguridad y otorgará permisos especiales para cierto personal, que será autorizado a ingresar y circular por las zonas restringidas. Esta medida se mantendrá hasta que la autoridad aeronáutica lo establezca.

4.7. Protección de las aeronaves

4.7.1. Los operadores aéreos son responsables de la seguridad de sus aeronaves, para lo cual elaborarán y aplicarán sus programas de seguridad, de acuerdo a un procedimiento establecido que considere medidas adecuadas para su protección contra actos de interferencia ilícita.

4.7.2. Los operadores aéreos deberán contar con un sistema de guardia privado para efectuar las labores de resguardo, las que deberán cumplir con las disposiciones del DL N° 3.607 de 1981 y las normas específicas dictadas por la Autoridad Aeronáutica.

4.7.3. Al efectuar las inspecciones y verificaciones de seguridad de sus aeronaves, los explotadores de aeronaves deberán realizar las siguientes actividades:

- a) Registro y control de todas las personas que deban ingresar a la aeronave;
- b) Inspección acuciosa del interior y exterior de la aeronave, antes y después de cada vuelo;
- c) Verificación y registro de los suministros que ingresan a bordo de la aeronave.
- d) Inspección del interior de la aeronave que desembarquen pasajeros en vuelos terminales o en escalas de tránsito en los aeródromos verificando que no dejen artículos a bordo.

4.7.4. Los operadores aéreos deberán efectuar verificaciones previas al vuelo cuando una aeronave entre en servicio, 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.

4.7.5. Los operadores aéreos deberán prever el cierre de todas las puertas exteriores y retirar el equipo de embarque (escalas, pasarelas, otros), e incluir la asignación de personal para controlar el acceso a dicha aeronave, cuando ella no esté en servicio.

4.7.6. La Autoridad Aeroportuaria en coordinación con el operador aéreo 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 aéreo y además mediante patrullajes a intervalos irregulares por personal de seguridad aeroportuaria (AVSEC).

4.7.7. La Autoridad Aeronáutica en coordinación con el operador aéreo adoptarán 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 planes de contingencia.

- 4.7.8. Las empresas que presten servicios de transporte aéreo nacional de pasajeros deberán adoptar las medidas para acreditar y verificar en forma fehaciente 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. Esta disposición fue dispuesta mediante Resolución Exenta N° 2.468 del 18 de diciembre de 2003 de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 4.7.9. La autoridad aeroportuaria controlará que los explotadores realicen las inspecciones de seguridad de las aeronaves que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial.
- 4.7.10. La autoridad aeroportuaria fiscalizará la circulación de personas, en las zonas de seguridad restringida, hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a las mismas.
- 4.7.11. Los operadores aéreos adoptaran las medidas apropiadas para que durante el vuelo, no ingrese personas al compartimiento de la tripulación de vuelo.

4.8. Instalaciones y servicios para la navegación aérea.

- 4.8.1 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 continúa de los servicios de la aviación civil y operaciones aéreas.
- 4.8.2 El programa de seguridad y/o plan de contingencia del aeródromo, según corresponda, contempla medidas para proteger los aeródromos, las instalaciones y servicios durante las operaciones normales y/o de contingencia.
- 4.8.3 La DGAC ha establecido en los aeródromos con vuelos de itinerario un servicio de seguridad de aviación (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.

4.9 Diseño y Construcción de Nuevas Instalaciones de Aeródromo

- 4.9.1 La DGAC., a través del Departamento de Planificación, mantendrá la coordinación con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, para incluir los requisitos arquitectónicos relacionados con nueva infraestructura, así como las modificaciones a las ya existentes, de manera que se integren las medidas de seguridad para la aplicación de este Programa Nacional.
- 4.9.2 El Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos estudiará y analizará los antecedentes sobre puestos de control de seguridad, cierres perimetrales, diseño de

salas de embarque y otros, con el propósito de asesorar al Departamento Planificación.

CAPÍTULO 5

CONTROLES DE SEGURIDAD PARA PASAJEROS Y LOS OBJETOS A BORDO

5.1. Inspección de los pasajeros y equipaje de mano

5.1.1. Generalidades

Para impedir que se introduzcan en las aeronaves armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita, en los aeródromos se han establecido Puestos de Control de Seguridad (PCS), con personal de seguridad aeroportuaria (AVSEC) y medios técnicos, para la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano, antes de permitirles la entrada a una zona estéril o a la aeronave.

5.1.2. Autoridad

La DGAC, a través de su personal de seguridad aeroportuaria (AVSEC), lleva a cabo la inspección de los pasajeros y equipajes de mano, acorde a lo establecido en el Reglamento DAR-17 y procedimientos de seguridad específicos que tratan esta materia.

5.1.3. Zonas estériles

Se establecerán zonas estériles en los aeródromos, donde permanecerán transitoriamente los pasajeros y equipajes de mano ya inspeccionados por el Puesto Control de Seguridad, antes de abordar una aeronave.

Las zonas estériles serán dependencias cerradas, sea mediante el uso de cierres o puertas con cerrojos, además se efectuarán rondas por el personal de seguridad (AVSEC) para proteger esas dependencias contra el ingreso no autorizado. Asimismo, se dispondrá de vigilancia remota por circuito cerrado de televisión, cuando corresponda.

5.1.4. Uso de los equipos de seguridad

Los pasajeros y su equipaje de mano serán inspeccionados previo al vuelo, mediante una serie de medidas tales como: uso de equipos de detección de metales de pórtico; detector manual; equipos de rayos X; detectores de explosivos: Por otra parte, el equipaje facturado será inspeccionado con máquinas de detección automática de explosivos; tomógrafos; detectores de trazas; máquinas de rayos X y perros entrenados en la detección de explosivos, según corresponda, y acorde al Reglamento DAR-17 y procedimiento de seguridad específico que trata esta materia.

5.1.5. Registro manual

Se efectuará registro manual o físico a los pasajeros y su equipaje de mano en el Puesto Control de Seguridad, en las siguientes condiciones:

- a) Cuando falle algún equipo de inspección;
- b) Cuando no esté en buenas condiciones de funcionamiento algún equipo;
- c) Cuando se deba identificar objetos en la persona que activen la alarma del detector de pórtico o manual;
- d) Cuando se deba identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectada durante el examen de rayos X del equipaje de mano;
- e) Para inspección de pasajeros discapacitados; o
- f) Ante declaraciones de estados de alerta.

5.1.6. Registro al azar o aleatorio

El personal de seguridad aeroportuario llevará a cabo en el Puesto Control de Seguridad, durante las operaciones de embarque normales, el registro aleatorio de pasajeros y su equipaje de mano (1 de cada 20 pasajeros).

Se aplicará la inspección aleatoria, como medida disuasiva adicional, intensificando el registro, cuando la Autoridad Aeronáutica declare un estado de alerta “Amarilla”, seleccionando uno (1) de cada diez (10) de pasajeros y su equipaje de mano. En el caso de estado de alerta “Roja” se seleccionara uno (1) de cada cinco (5) pasajeros para su inspección.

5.1.7. Objetos o artículos prohibidos

5.1.7.1 La DGAC publicará en la página web el listado de los objetos o artículos prohibidos para el transporte en cabina. Asimismo, en los Puestos de Control de Seguridad de los aeródromos se instalará información gráfica al respecto, esta información será actualizada en forma periódica.

5.1.7.2. Los operadores aéreos serán responsables de informar a sus pasajeros sobre los artículos y objetos prohibidos, que no pueden ser transportados en la cabina.

5.1.7.3. 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 por el personal de seguridad aeroportuaria (AVSEC).

5.1.7.4. Los operadores aéreos son responsables de retirar desde el Puesto Control de Seguridad, de manera documentada bajo firma, los elementos retenidos por personal de seguridad aeroportuaria, transportándolos para su embarque a la aeronave, y deberán entregarlos a sus propietarios en el punto de destino final, previa verificación del ticket entregado por personal de seguridad aeroportuaria al tenedor de la especie.

5.1.7.5 Los pasajeros que trasladen mercancías peligrosas y no cumplan con las instrucciones técnicas para su transporte por vía aérea, no serán autorizados a ingresar a zona estéril ni realizar el proceso de embarque.

5.1.7.6 Los pasajeros que porten especies u otros elementos en contravención a disposiciones legales, serán puestos a disposición de la Autoridad Policial, junto a la especie correspondiente, mediante un acta y se notificará al operador aéreo.

5.1.8. Negativa de someterse a inspección.

Los pasajeros que se nieguen a someterse a la inspección de seguridad o a la inspección de su equipaje de mano o facturado, se les impedirá el ingreso a zona estéril y al embarque de la aeronave, comunicándose el hecho al operador aéreo.

5.1.9. Separación de pasajeros inspeccionados y sin inspeccionar.

En los aeródromos nacionales se aplicará un procedimiento estandarizado para asegurar la inspección de todos los pasajeros y sus equipajes de mano, previo a ingresar a zona estéril para embarcarse en una aeronave. No se permitirá el ingreso de personas y equipajes a zona estéril sin cumplir con los procedimientos de inspección, evitando con ello la mezcla de pasajeros inspeccionados con aquellos sin inspeccionar.

Los pasajeros que justificadamente deban salir de la zona estéril a la parte pública, previo a su reingreso serán nuevamente sometidos junto a su equipajes de mano a inspección en el Puesto Control de Seguridad.

5.1.10. Fallas en los controles de seguridad

En el caso que existan antecedentes o se sospeche que los controles de seguridad fueron vulnerados y que puedan afectar a una aeronave que despegó, la Autoridad Aeronáutica notificará al Estado de arribo para que se adopten las medidas de seguridad para proteger ese vuelo. La Autoridad Aeronáutica dispondrá una investigación completa del caso, para identificar las causas y adoptar las medidas correctivas, para que hechos de esa naturaleza no vuelvan a repetirse.

5.2 Pasajeros en tránsito y trasbordo

Los operadores aéreos incluirán en sus programas de seguridad procedimientos y medidas adecuadas para controlar a los pasajeros y sus equipajes de mano en tránsito y de trasbordo.

Los pasajeros en tránsito, de trasbordo 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.

5.3 Tripulación de aeronaves, personal del aeropuerto y personas no pasajeros

5.3.1 Las tripulaciones de los operadores aéreos, los trabajadores que se desempeñen en el Aeródromo y las personas que no sean pasajeros, podrán ingresar a zona estéril del terminal aéreo, para cuyos efectos deberá hacerlo por el Puesto Control de Seguridad y someterse, sin excepción, a los controles e inspecciones que realice personal de seguridad aeroportuaria, de la misma forma que los pasajeros.

Los objetos y bultos que lleven estas personas serán igualmente inspeccionados y examinados por personal de seguridad aeroportuaria.

5.4. Procedimientos especiales de inspección

5.4.1. Diplomáticos y valijas diplomáticas

5.4.1.1. Las personas que de conformidad con los Convenios Internacionales vigentes en el país tengan la calidad de agente diplomático o consular, serán inspeccionados previo al embarque, incluido su equipaje de mano, sin vulnerar por ello sus privilegios e inmunidades.

5.4.1.2. Las valijas diplomáticas que lleven signos externos visibles de un Estado y estén precintadas no serán sometidas a revisión alguna si son llevadas por mano por intermedio de correos diplomáticos, quienes deberán hacer uso de los salones de protocolo del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

5.4.1.3 Se inspeccionará a las autoridades de Gobierno, Parlamentarios y otras personas con cargos políticos, incluido su equipaje de mano y facturado.

5.4.2. Material clasificado confidencial

El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno competentes será inspeccionado solamente en la medida necesaria para asegurarse de que no contiene armas u objetos peligrosos.

Para estos efectos, los organismos de Gobierno deberán coordinar previamente el traslado de ese material con la autoridad aeroportuaria correspondiente.

5.4.3 Inspección en privado o separada.

5.4.3.1. La inspección en privado o separada está prevista para personas que requieran un tratamiento especial, tales como pasajeros con marcapasos, prótesis ortopédicas y discapacitados, como también aquellos pasajeros que lleven artículos de valor o elementos sensibles y ante la detección de conductas sospechas.

5.4.3.2. La inspección de seguridad del pasajero será efectuada por personal de seguridad aeroportuaria, en una sala separada ubicada en el Puesto Control de Seguridad, en un sector fuera de la vista de otras personas, considerando los siguientes aspectos :

- a) El registro físico directo o inspección con rayos X de todo el equipaje de mano.
- b) La inspección con detector de pórtico y/o manual de los pasajeros que lleven artículos de valor o elementos sensibles.
- c) Registro físico por personal de seguridad aeroportuaria, para pasajeros con marcapasos, prótesis ortopédicas o discapacitados.
- d) Registro Físico por personal de seguridad ante situaciones especiales o ante la detección de conductas sospechas.
- e) La inspección física a los pasajeros la efectuará personal de seguridad aeroportuaria, según género femenino o masculino.

5.4.4. Excepciones a la inspección.

Todas las personas que embarquen en una aeronave comercial serán inspeccionadas, sin excepción, en el Puesto Control de Seguridad, así como los bultos o equipaje que transportan.

5.5. Transporte de armas

5.5.1. Tenencia autorizada de armas por pasajeros

5.5.1.1. Todo pasajero que se embarque en una aeronave en un aeródromo, aunque este legalmente autorizado a portar o transportar un arma, deberá antes de iniciar el vuelo, entregarla al comandante o a quien el explotador aéreo designe, las que serán embarcadas y depositadas en un lugar seguro de la aeronave, y restituidas al finalizar el vuelo.

5.5.1.2. Las armas de fuego que sean declaradas o 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 la Ley N° 17.798, sobre Control de Armas y Explosivos.

5.5.1.3. Las armas retenidas serán entregadas de manera documentada al representante que designe el operador aéreo y transportadas en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el vuelo, preferentemente en una zona determinada de la bodega de carga.

5.5.1.4. Los operadores aéreos deberán contar o implementar, en la sala de desembarque, con una dependencia aislada apropiada para restituir la especie una vez finalizado el vuelo, previa verificación del formulario entregado por personal de seguridad aeroportuario.

5.5.1.5. Los pasajeros que no cuenten con la documentación que justifique el porte o tenencia de un arma de fuego, munición, sus partes o piezas, serán puestos a disposición de la Autoridad Policial.

5.5.2. Transporte autorizado de armas en la cabina de pasajeros

5.5.2.1. La Autoridad Aeronáutica evaluará con los organismos competentes, las solicitudes expuestas por otros Estados, para autorizar que en vuelos internacionales, funcionarios de seguridad, puedan viajar armados a bordo en aeronaves civiles de su nacionalidad en el espacio aéreo nacional; para lo cual se considerará la existencia de factores de amenaza y de acuerdos al respecto entre ambos países.

5.5.2.2. Los explotadores aéreos deben notificar con la debida anticipación a la Autoridad Aeronáutica del arribo de estos vuelos, para adoptar el procedimiento por personal de seguridad (AVSEC), consistente en recibir de forma documentada el arma de parte de su tenedor que viajan a bordo, las que serán custodiadas en el aeródromo, hasta ser restituidas al momento de reembarcar al vuelo; cumpliéndose con los protocolos de inspección en el Puesto Control de Seguridad.

- 5.5.2.3. En el caso que el Estado de Chile requiera emplear funcionarios de seguridad a bordo de aeronaves civiles nacionales, la Autoridad Aeronáutica en coordinación con otras autoridades competentes en la materia, determinarán el organismo del Estado que cumplirá esta función; velando para ello, que los funcionarios seleccionados o nominados cuenten con el entrenamiento y competencias adecuadas.
- 5.5.2.4 Esta determinación será en concordancia con la evaluación de amenaza contra la aviación, que ameriten tomar esta medida, y será coordinada de manera confidencial con otros Estados, según corresponda.
- 5.5.2.5 Los explotadores aéreos que transporten personas autorizadas a portar armas a bordo de sus aeronaves, deben informar al piloto al mando, el número de personas armadas y la ubicación de sus asientos; procedimiento que deben contemplar en su programa de seguridad.
- 5.5.3. Transporte autorizado de armas de fuego en la bodega de la aeronave.
 - 5.5.3.1. Las armas de fuego declaradas por pasajeros al operador aéreo serán transportada en el equipaje de bodega, debidamente documentadas por personal de esa entidad, con conocimiento del personal de seguridad aeroportuaria.
 - 5.5.3.2. Los operadores de aeronaves deberán transportar las armas debidamente documentadas en un lugar inaccesible a los pasajeros durante el vuelo, preferentemente en una zona determinada de la bodega de carga, confirmando que el arma esté debidamente descargada.
 - 5.5.3.3. Los operadores aéreos serán responsables de restituir el arma una vez finalizado el vuelo, previa verificación del ticket entregado por su personal.
 - 5.5.3.4. Los pasajeros que no posean la documentación legal que justifique el porte o tenencia de un arma de fuego, munición, sus partes o piezas, serán puestos a disposición de la Autoridad Policial.
- 5.6. Personas bajo custodia y control administrativo.**
 - 5.6.1. Requisitos de notificación
 - 5.6.1.1. Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y Gendarmería de Chile, encargadas de trasladar personas bajo su custodia por vía aérea, notificarán con la debida anticipación a la Autoridad Aeronáutica y al operador aéreo, para coordinar la adopción de los procedimientos de seguridad, inspección de las personas y sus equipajes.
 - 5.6.1.2. Los operadores aéreos deberán notificar al comandante de la aeronave el embarque de personas bajo custodia, no admisibles o deportadas.
 - 5.6.1.3. La DGAC deberá informar a las autoridades de los Estados en tránsito y de destino respecto a aquellas personas que hayan sido obligada a viajar, sea por haber sido considerada no admisible o haber sido objeto de una orden de deportación, en la

medida que ese viaje represente un riesgo a la seguridad de vuelo, informando las razones por la que se transporta a dicha persona.

5.6.2. Medidas y procedimientos de seguridad

5.6.2.1. Los operadores aéreos aplicarán sus programas de seguridad y medidas de seguridad 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.

5.7. Pasajeros disruptivos o insubordinados a bordo de aeronaves

5.7.1. 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 y entregando al responsable de los hechos al personal de la Autoridad Aeronáutica para ser puesto a disposición del organismo policial más próximo.

5.7.2. El comandante de la aeronave completará el formulario “Solicitud de Desembarque de pasajero insubordinado”, para que el personal de seguridad aeroportuaria proceda a desembarcar al pasajero disruptivo y ponerlo a disposición de la Autoridad Policial.

5.7.3. Los operadores aéreos deberán aplicar sus programas de seguridad y los procedimientos y medidas de seguridad para atender las situaciones de pasajeros insubordinados a bordo de sus aeronaves.

5.8. Equipaje de bodega (facturado)

5.8.1. Aceptación y protección

5.8.1.1. Los operadores aéreos deberán recibir equipaje facturado solamente de pasajeros provistos de su pasaje o un representante autorizado del explotador.

5.8.1.2. La DGAC exigirá que todo el equipaje facturado que se transporte a bordo de una aeronave comercial sea vigilado y protegido contra interferencias no autorizadas, a partir del momento en que se inspeccione o que el explotador acepte su custodia, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte y hasta el momento de ser devuelto a los mismos en su destino final.

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

5.8.1.4. Los operadores aéreos aplicarán sus programas de seguridad y procedimientos y medidas apropiadas para la seguridad y 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.

5.8.2. Cotejo de los pasajeros con el equipaje de bodega.

- 5.8.2.1. Los operadores aéreos no permitirán que el equipaje de bodega de un pasajero sea transportado a bordo de una aeronave, a menos que el pasajero esté a bordo o que el equipaje haya sido sometido a inspección por personal de seguridad aeroportuaria, después de confirmar que el pasajero no está a bordo.
- 5.8.2.2. Los operadores aéreos deberán contemplar medidas para verificar que en caso de que haya pasajeros que desembarquen en una escala anterior a su destino final, su equipaje facturado se descargue de la aeronave.
- 5.8.2.3. 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 descargarse de la aeronave.
- 5.8.3. Inspección del equipaje facturado
 - 5.8.3.1. La Autoridad Aeroportuaria verificará que el equipaje de bodega sea sometido a inspección por personal de seguridad aeroportuaria, sea mediante equipos de rayos X, detectores de explosivos u otros medios, antes de ser embarcado a bordo de una aeronave.
 - 5.8.3.2. Si en la inspección se detecta un equipaje que presente sospechas respecto a su contenido, el personal de seguridad aeroportuario notificará al operador aéreo, para proceder a 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.
 - 5.8.3.3. El equipaje calificado como sobredimensionado será inspeccionado de la misma manera que el equipaje facturado.
 - 5.8.3.4. Como medida disuasiva adicional se someterá a una inspección aleatoria una de cada veinte equipajes, intensificando el registro cuando la Autoridad Aeronáutica declare un estado de alerta “Amarilla” inspeccionando uno (1) de cada diez (10) equipajes. En el caso de una alerta “Roja” se seleccionara para inspección una (1) de cada cinco (5) equipajes.
 - 5.8.3.5. El programa de seguridad de los aeródromos y operadores aéreos deberá contemplar procedimientos y medidas de inspección que se aplicarán al equipaje facturado y sobredimensionado.
- 5.8.4. Inspección del equipaje de trasbordo
 - 5.8.4.1. La Autoridad Aeroportuaria exigirá que el equipaje de bodega destinado al trasbordo sea inspeccionado antes de cargarse en una aeronave, de la misma manera que el equipaje de bodega de los pasajeros de origen.
 - 5.8.4.2. Los operadores aéreos verificarán que el equipaje de trasbordo no sea transportado hasta que se confirme que el correspondiente pasajero ha subido a bordo de la aeronave.
- 5.8.5. Equipaje no acompañado

Los operadores aéreos identificarán y pondrán a disposición del personal de seguridad aeroportuario el equipaje no acompañado, para que sea sometido a inspección antes de ser embarcado.

5.8.6. Almacenamiento del equipaje extraviado.

5.8.6.1. Los operadores aéreos 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.

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

5.9. Carga Aérea

5.9.1. La carga y el correo deberán ser sometidos a controles de seguridad apropiados por los operadores aéreos y agentes de carga acreditados, antes de cargarlos a bordo de una aeronave.

5.9.2. Los operadores aéreos, previo al embarque en una aeronave, deberán presentar al personal de seguridad aeroportuaria la carga, el correo y courier, para ser inspeccionados mediante equipos de rayos X o, en su efecto, mediante un control y verificación documental.

5.9.3. El operador aéreo deberá adoptar medidas suficientes para que la carga aérea, correo y courier que deba transportarse en una aeronave de pasajeros, sea manipulada y trasladada en un entorno seguro, protegiéndolos para impedir que sean intervenidos para la introducción de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

5.9.4. La autoridad aeroportuaria efectuará controles de seguridad a los que deberá someterse la carga, correo y courier que haya de transportarse en aeronaves exclusivamente de carga, lo que se realizará fundado en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por la Autoridad Aeronáutica.

5.9.5. La Autoridad Aeronáutica estableció un procedimiento para la aprobación y acreditación de agentes de carga acreditados, cuando estos participen en la aplicación de controles de seguridad.

5.9.6. La DGAC llevará un listado actualizado de agentes acreditados, que se encuentra publicado en la respectiva página web.

5.9.7. Los operadores aéreos no aceptarán carga en una aeronave que realiza operaciones de transporte de pasajeros, a menos que se apliquen los controles de seguridad por parte del agente de carga acreditado o que el envío sea sujeto a controles de seguridad por parte de la Autoridad Aeronáutica.

- 5.9.8 Los operadores aéreos y los agentes de carga acreditados deberán contar con procedimientos y medidas de seguridad en sus programas de seguridad, para proteger la carga u otros envíos de interferencias ilícitas, a partir del momento de ser aceptados y aplicados los controles de seguridad, para su transporte por vía aérea hasta ser embarcados en la aeronave.
- 5.9.9 Las medidas de seguridad que se aplicarán para el embarque de carga a través de agencias de carga no acreditada será:
- a) Tratamiento como carga desconocida;
 - b) Inspección 100% por rayos X; y
 - c) Control y verificación del registro documental.
- 5.9.10 En el caso que la autoridad aeronáutica declare el estado de alerta “Amarilla” se inspeccionará a lo menos al 75 % de la carga presentada por agencias de carga acreditada y el 100 % de la carga presentada por agencias de carga no acreditada. En el caso de alerta “Roja” se inspeccionara la totalidad de la carga, priorizando el embarque de la carga presentada por la agencia de carga acreditada.
- 5.10. Provisiones, suministros y piezas de repuestos de aeronave.
- 5.10.1 La DGAC exigirá a los operadores aéreos que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros que deban ser transportados en vuelos comerciales, sean sometidos a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se carguen en la aeronave.
- 5.10.2 Los operadores aéreos aplicarán sus programas de seguridad, los procedimientos y medidas de seguridad apropiadas para proteger las provisiones, los suministros y piezas de repuestos que deban transportarse en vuelos de pasajeros, para impedir que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos con fines ilícitos.
- 5.10.4 Todo otro suministro o pieza de repuesto que deba ser transportado en vuelos de pasajeros se someterá a inspección, mediante rayos X o controles por parte de personal de seguridad aeroportuaria.
- 5.10.5 Las empresas de servicios de aprovisionamiento a bordo, sea que ejecuten sus operaciones en el aeródromo o fuera del mismo, aplicarán sus programas de seguridad, los procedimientos y medidas de seguridad apropiadas 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.
- 5.10.6 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.
- 5.10.7 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, los que serán posteriormente verificados y retirados por el operador aéreo para el proceso de embarque a la aeronave.

- 5.10.8 El personal de seguridad aeroportuario verificará, aleatoriamente, el contenido de los vehículos que transportan los suministros, para lo cual desmontará los sellos y los reemplazará por sellos aeronáuticos, una vez efectuada la inspección de seguridad.

CAPÍTULO 6

EQUIPOS DE SEGURIDAD

6.1. Generalidades

Los aeródromos administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, con operaciones de aviación comercial, estarán provistos de equipamiento de seguridad, consistente en máquinas de rayos X, tecnología automatizada, tomógrafo, detectores de metal de pórtico y manual, detectores de explosivos y otros equipos menores. Lo anterior, con el objeto de efectuar los procesos de inspección de pasajeros, equipajes de mano, equipajes facturado, equipajes sobredimensionado, carga aérea, correos, courier y otros envíos, según corresponda, para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita u otros hechos que puedan entrañar cierto riesgo a las operaciones aéreas en general.

6.2. Adquisición y arriendo

6.2.1. La adquisición y arriendo del equipamiento de seguridad para los aeródromos se ajustará a las normas y principios consignados en la Ley N° 19.886 “De bases sobre contratos administrativos de suministros y prestación de servicios”, aplicables a los servicios de la administración del Estado.

Los contratos administrativos se celebrarán previa propuesta pública, en conformidad a la ley. La licitación privada procederá, en su caso, previa resolución fundada que así lo disponga, salvo que por la naturaleza de la negociación corresponda acudir al trato directo.

En general el procedimiento de adquisición comprende los siguientes requisitos:

- a) Requerimiento a través de un proyecto de adquisición.
- b) Bases administrativas.
- c) Especificaciones técnicas.
- d) Pauta de evaluación y selección.
- e) Adquisición.
- f) Adjudicación.

6.2.2. La DGAC dispondrá de un procedimiento específico de adquisiciones de bienes muebles, contrataciones de servicios no personales.

6.2.3. Los contratos de adquisición del equipamiento de seguridad comprenderán la capacitación del personal institucional responsable en su operación y mantenimiento, así como el soporte de mantenimiento y repuestos.

6.3. Mantenimiento y utilización.

6.3.1. La DGAC formula y aplica un programa de mantenimiento preventivo y correctivo para el equipamiento de seguridad de los aeropuertos, a través de sus Centros Zonales de Mantenimiento, de acuerdo a las instrucciones previstas por el fabricante en los manuales técnicos. Se dejará constancia del mantenimiento ejecutado en

formularios normalizados o bitácoras, a fin de asegurar de que todo el equipamiento funcione con óptima eficacia para las labores de seguridad.

- 6.3.2. Los equipos de seguridad serán operados por personal de seguridad aeroportuaria capacitado. El personal de seguridad aeroportuaria utilizará en los procesos de registros e inspecciones de seguridad las instrucciones consignadas en sus respectivos manuales técnicos de operación.

6.4. Pruebas y calibración

- 6.4.1. El equipamiento de seguridad será calibrado y sometido a mantenimiento por personal de la DGAC o por empresas de mantenimiento, debidamente calificados, para llevar a cabo el mantenimiento programado.
- 6.4.2. La DGAC elaborará un manual en el cual contemplará pruebas de los equipos de inspección de equipaje de mano, facturado y de carga, así como también la calibración de los detectores de pórtico, además, en forma periódica y coordinada con las áreas técnica y operativa, someterá a pruebas de seguridad los sistemas de inspección y detección.

CAPÍTULO 7

PERSONAL DE SEGURIDAD

7.1. Criterios de selección

7.1.1. Personal de Seguridad Aeroportuaria

7.1.1.1. Los postulantes a los cursos de formación de “Técnico Nivel Superior en Seguridad Aeroportuaria” que se imparten en la Escuela Técnica Aeronáutica (ETA) cumplirán los requisitos, exámenes médicos y de conocimientos generales, que establezca ese Instituto de formación superior, para ser seleccionados como alumnos.

7.1.1.2. Los alumnos seleccionados ingresarán a un proceso de enseñanza – aprendizaje, en base a un programa de estudios, que contempla las asignaturas necesarias para formar a un especialista en seguridad aeroportuaria (AVSEC), con una duración de cuatro (04) semestres académicos.

7.1.1.3. Al final del proceso educativo y una vez titulados en la Escuela Técnica Aeronáutica, los especialistas podrán ser contratados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, previo cumplimiento de los requisitos contemplados en la Ley 18.834 “Estatuto Administrativo”, como funcionarios públicos y asignados a los aeródromos para desempeñarse como especialistas de seguridad aeroportuaria.

7.1.1.4. El Personal especialista de seguridad aeroportuaria tendrá desarrollo profesional, el acceso a una carrera funcionaria dentro del escalafón jerarquizado.

El Personal especialista de seguridad aeroportuaria cumple, de acuerdo a su cargo y responsabilidad, entre otras funciones:

- a) Inspeccionar pasajeros, su equipaje de mano y facturado;
- b) Fiscalizar e inspeccionar carga, correo y courier, además de suministros y aprovisionamiento a bordo de las aeronaves;
- c) Operar tecnología de inspección, de vigilancia y protección;
- d) Controlar accesos; verificar identidad y autorizar el ingreso de personas y vehículos a zonas restringidas del aeródromo;
- e) Fiscalizar el área de movimiento y perímetro interior de los Aeródromos;
- f) Atender situaciones con pasajeros Insubordinados o disruptivos, a petición del comandante de una aeronave;
- g) Responder a las situaciones de amenaza e interferencias e ilícitas de la aviación civil;
- h) Inspeccionar aeronaves bajo amenaza;
- i) Realizar las coordinaciones con otros organismos del Estado, de acuerdo a cada situación de seguridad que se presente;
- j) Fiscalizar el cumplimiento de las leyes nacionales, en su calidad de empleado público;
- k) Inspeccionar y controlar el transporte de mercancías peligrosas;

- m) Fiscalizar el desempeño y cumplimiento de las disposiciones legales y tareas encomendadas a los servicios de vigilancia privada que opera en los aeródromos.

7.1.2. Personal de seguridad de los operadores aéreos y empresas de servicios.

Las empresas de seguridad privada que desempeñen funciones en los aeródromos, y que presten sus servicios a los operadores aéreos, a los explotadores de terminales aéreas y a las empresas de servicios que se desempeñen en los recintos aeronáuticos, serán responsables de contratar a las personas que actuarán como Guardias de Seguridad, acorde a los requisitos legales establecidos en el Decreto Ley N° 3.607, Reglamento Complementario del Artículo 5° bis del citado cuerpo legal, Código del Trabajo y a las disposiciones dictadas por la Autoridad Aeronáutica.

7.2. Instrucción

- 7.2.1. La DGAC formulará un Programa nacional de instrucción de seguridad de aviación civil (PNISAC), para el personal de seguridad aeroportuario y para los trabajadores de los operadores aéreos, de los explotadores de terminales aéreas y de las empresas de servicios que se desempeñan en recintos aeronáuticos, que contemplará instrucciones sobre materias de seguridad de aviación, para crear conciencia de seguridad en su personal.

7.2.2. Personal de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC)

- 7.2.2.1. La formación es impartida por la Escuela Técnica Aeronáutica, acorde a un programa de estudio que contemplará diversas asignaturas para asegurar las competencias requeridas para el desempeño adecuado de los especialistas en seguridad aeroportuaria.

- 7.2.2.2. Al personal especialistas en seguridad aeroportuaria, durante su permanencia en la Institución, se les proporcionará instrucción continua de repaso para fortalecer sus competencias y actualizarlos en la nueva normativa y procedimientos de seguridad.

- 7.2.2.3. La Sección AVSEC del DASA y los aeródromos deberán realizar el programa de instrucción de anual, el programa de instrucción de actualización, la mejora de habilidades y habilitación de lugar y el programa de reentrenamiento. Se elaborarán y distribuirán manuales específicos de orientación para reforzar la instrucción. Todas estas actividades serán controladas y supervisadas por la Sección AVSEC del DASA.

- 7.2.3. Personal de seguridad de los operadores aéreos, de los explotadores de terminales aéreas y de las empresas de servicios.

- 7.2.3.1. Cada organización con responsabilidades en el Programa nacional de seguridad de aviación civil elaborará y aplicará programas de instrucción para su personal, a fin de crear conciencia y garantizar su desempeño adecuado en el ámbito de la seguridad de aviación, impartidos por instructores calificados.

- 7.2.3.2. Todos los organismos que impartan instrucción conservarán los registros del personal que participaron en el proceso y sus resultados, los que estarán disponibles para fiscalización.
- 7.2.4. Guardias de Seguridad
 - 7.2.4.1. 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 N° 3.607, Reglamento Complementario del Artículo 5° bis del citado cuerpo legal, y la normativa de seguridad que establece disposiciones específicas sobre la materia.
 - 7.2.4.2. La instrucción será impartida por personas naturales o jurídicas acreditadas por la Autoridad Aeronáutica.
 - 7.2.4.3. Los instructores conservarán registros de los guardias que participaron en el proceso y sus resultados, los que estarán disponibles para fiscalización.
- 7.2.5. Certificación de competencias
 - 7.2.5.1. El personal que lleve a cabo las operaciones de inspección deberá haber sido objeto de certificación, a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.
 - 7.2.5.2. La certificación de las competencias profesionales del personal de seguridad aeroportuaria será efectuado de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de Aviación Civil, 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.
 - 7.2.5.3. Los operadores aéreos, los explotadores de terminales aéreas y las empresas de servicios que cumplan funciones al interior de los recintos aeronáuticos y las empresas de seguridad privada, certificarán las competencias de su personal con responsabilidad en el ámbito de la seguridad de aviación, por medio de capacitación formal que los califiquen formalmente para desempeñarse en dicha actividad.
 - 7.2.5.4. Los certificados que avalen las competencias del personal de seguridad deberán estar disponibles para fiscalización.

CAPÍTULO 8

METODOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

8.1. Generalidades

- 8.1.1. Los aeródromos, los operadores aéreos, el explotador de los terminales 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.
- 8.1.2. Los planes de contingencia formulados por las organizaciones serán presentados a la DGAC para revisión y aprobación.

8.2. Responsabilidades

Los organismos contemplados en los planes de contingencia para responder a un acto de interferencia ilícita son las que se detallan a continuación:

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

8.3. Medidas iniciales

- 8.3.1. Todos 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, comunicará tal hecho a la Autoridad Aeronáutica, quién adoptará medidas en conformidad a lo previsto en el Reglamento de Seguridad DAR-17.
- 8.3.2. 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” y/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.

8.4. Mando

- 8.4.1. La Autoridad Aeronáutica ha establecido una estructura clara de mando para coordinar la participación de los organismos públicos y privados que son necesarios para apoyar a la DGAC para enfrentar un acto ilícito.

8.4.2. 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.

8.5. Control

8.5.1. Cuando se reciba la información de que un acto de interferencia ilícita está afectando un aeródromo o una aeronave en vuelo o en tierra, la Autoridad Aeronáutica activará el Centro Resolución de Crisis (CRC) y dispondrá la notificación a sus integrantes y alertará a los organismos que tengan responsabilidades para responder a tal acto ilícito.

8.5.2. En los aeródromos la Autoridad Aeroportuaria activará el Centro Operaciones de Seguridad (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.

8.6. Provisión de servicios de navegación aérea

8.6.1. 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.

8.6.2. 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.

8.6.3. La DGAC adoptará las medidas necesarias, 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, para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes, 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.

8.7. Apoyo de especialistas

- 8.7.1. La DGAC 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.
- 8.7.2. La DGAC requerirá la participación de la Agrupación Antisecuestro de Aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile, con el propósito de asistir como apoyo táctico a un potencial acto de interferencia ilícita o que se sospeche que este pueda ocurrir.
- 8.7.3. Cuando se detecte la presencia de algún artefacto explosivo, la autoridad aeroportuaria lo notificará por el medio más rápido a la autoridad correspondiente y a los organismos policiales especializados, con el objeto de investigar, neutralizar y eliminar, si es necesario dicho elemento.

8.8. Notificaciones

- 8.8.1. Notificación de actos de interferencia ilícita a los Estados

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 los Estados cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones, a los Estados cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes, a los Estados cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

- 8.8.2. Notificación de actos de interferencia ilícita a la OACI.

Ocurrido un acto de interferencia ilícita, la DGAC enviará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita lo antes posible, una vez resuelto el caso, por medio del Informe preliminar y final acorde a los apéndices contemplados en el Manual de Seguridad de OACI.

CAPÍTULO 9

EVALUACIÓN DE LA EFICACIA

9.1. La Autoridad Aeronáutica ha establecido un Programa nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil con el fin de establecer el cumplimiento del Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC), donde establece los objetivos y las responsabilidades para llevar a cabo los instrumentos de seguimiento y verificación.

9.1.1 DASA, Sección Seguridad de Aviación (AVSEC)

Esta sección realizará:

9.1.1.1. Estudio de Seguridad que comprende evaluaciones exhaustiva de las condiciones de seguridad de un Aeródromo, para identificar sus fortalezas y vulnerabilidades que puedan ser utilizadas para cometer un acto de interferencia ilícita y establecer las medidas o recomendaciones de seguridad para su corrección o fortalecimiento.

9.1.1.2. Auditoría de Seguridad que consiste en un examen profundo del cumplimiento de cada aspecto de la normativa de seguridad de los programas de seguridad de: los Operadores Aéreos, los Explotadores de terminales de Aeródromos y las empresas de servicio, con el objeto de establecer si están siendo aplicados correctamente.

9.1.1.3. Inspección de Seguridad que comprende exámenes de la aplicación de uno o más aspectos específicos de la normativa y procedimientos de seguridad a: los Operadores aéreos, los Explotadores de terminales de aeródromos y las empresas de servicios, para establecer si están siendo aplicados correctamente.

9.1.1.4. Prueba de Seguridad mediante la cual pone a prueba al personal y los equipos de seguridad durante las actividades normales de operación en un Aeródromo, para determinar la aplicación de la normativa, eficacia de las medidas de seguridad, rendimiento de una persona o equipo. Para lo anterior, la DGAC ha dictado un procedimiento y un programa anual que considera la metodología, elementos a utilizar, notificación de los resultados y las medidas correctiva que se deben aplicar.

9.1.1.5. Ejercicios incluidos en la Directiva Anual de Actividades de la DGAC para poner a prueba el Plan de contingencia del aeródromo, que evalúe si los involucrados conocen sus responsabilidades y funciones.

Los ejercicios comprenden los siguientes elementos:

- a) La respuesta de todo el personal involucrado;
- b) El Plan, sus procedimientos y cartillas operacionales; y
- c) El equipo y las comunicaciones de emergencia.

9.1.2 Inspectores

Los Inspectores son funcionarios públicos, especialistas que realizarán las auditorias, inspecciones, pruebas e investigaciones de incidentes, quienes además de contar con las competencias requeridas, cuentan con la respectiva credencial que los acredita como tales, poseen las facultades de disponer medidas y acciones correctivas inmediatas en el caso que se detecte el no cumplimiento de las norma y procedimientos de seguridad de aviación.

9.1.2.1 Departamento Auditoría Interna DGAC:

9.1.2.2 El Departamento Auditoría Interna realizará la vigilancia operacional de los servicios de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante auditoria e inspecciones a los Departamentos, aeropuertos y aeródromos del país, para verificar el cumplimiento de la normativa aeronáutica.

CAPÍTULO 10

AJUSTE EL PROGRAMA

10.1.1. Generalidades

La autoridad aeronáutica ajustará los elementos pertinentes del Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC), basándose en el nivel de amenaza que exista en el país y de acuerdo a la situación internacional.

La recopilación y evaluación rápida y continua de la información relativa a la amenaza, y la transmisión de dicha información a las autoridades competentes, son esenciales para mantener la eficacia del PNSAC, para cuyos efectos se tendrá en consideración los cambios a la normativa internacional y nacional de seguridad de aviación civil.

10.2. Responsabilidades

10.2.1. Verificación de la información sobre amenazas

La DGAC, evaluará constantemente en conjunto con las autoridades pertinentes, el grado de amenazas que puedan afectar a la aviación civil, para este efecto se establecerá un convenio marco entre las partes involucradas.

Lo anterior, sin perjuicio de la información sobre seguridad de la aviación que proporcionen otros Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y la información que ese organismo internacional proporcione al efecto.

10.2.2. Evaluación de la información sobre amenazas.

La Autoridad Aeronáutica evaluará la información recibida y, según el riesgo que pueda entrañar para la seguridad de la aviación civil, establecerá los estados de alerta y niveles de amenaza para los aeródromos del país, en conformidad a lo previsto en el procedimiento de seguridad específico.

10.2.3. Metodología de gestión de riesgo

La DGAC aplicará una metodología para la gestión de riesgo a través de un procedimiento específico, el que será aplicado a los aeródromos, vuelos, aeronaves para determinar, las medidas de seguridad a las operaciones internacionales y nacionales.

10.2.4. Difusión de la información sobre amenazas

La Autoridad Aeronáutica notificará los estados de alerta y niveles de amenaza a través del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, Sección AVSEC, a la autoridad aeroportuaria quien deberá difundirla a los organismos públicos y privados con responsabilidades en seguridad, por medio de una reunión extraordinaria del Comité de Seguridad.

10.2.5. Responsable de la información sobre amenazas

La Autoridad Aeronáutica evaluará todas las presuntas amenazas que puedan afectar a la aviación civil, considerando los aspectos vulnerables que pudiesen existir y riesgos a que se podría exponer las operaciones aéreas, disponiendo que los aeródromos, operadores aéreos, explotadores aéreos, empresas de servicios adopten medidas apropiadas para contrarrestar tal amenaza, en conformidad a sus planes de contingencia.

Si la Autoridad Aeronáutica establece que se ha producido un aumento en el nivel de la amenaza, adoptará las acciones para reforzar las medidas de seguridad en los aspectos afectados, conforme a lo contemplado en los programas de seguridad y planes de contingencia.

10.2.6. Examen de incidentes

Ocurrido un acto de interferencia ilícita la DGAC evaluará los controles y procedimientos de seguridad, mediante un sumario administrativo para investigar el hecho, establecer las responsabilidades administrativas y adoptar las medidas necesarias para subsanar las deficiencias, a fin de evitar la repetición de los hechos.

De acuerdo al Estatuto Administrativo, los sumarios administrativos deben tramitarse en el plazo de veinte días hábiles, con la posibilidad de prorrogar dicho plazo hasta sesenta días hábiles, existiendo diligencias pendientes y decretadas oportunamente.

La DGAC informará a la OACI acerca de las medidas adoptadas.

CAPÍTULO 11

FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD

La Autoridad Aeronáutica, en conformidad al presupuesto anual asignado, asignará los recursos necesarios para la implementación del Programa nacional de seguridad de la aviación civil, prestando atención particular a los medios que se requieren para proteger los aeródromos, las instalaciones y servicios de tierra, contra los actos de interferencia ilícita.

CAPÍTULO 12

INFRACCIONES Y SANCIONES AERONAUTICAS

La Dirección General de Aeronáutica Civil conocerá y sancionará las infracciones a la legislación, reglamentación aeronáutica y de las instrucciones que ella dicte en el ejercicio de sus atribuciones, en conformidad a lo previsto en el Código Aeronáutico y Reglamento DAR-51.

CAPÍTULO 13

DOCUMENTACIÓN ANEXA AL PNSAC

Los documentos que se citan a continuación forman parte del Programa nacional de seguridad de aviación:

- a) Programa nacional de control de la calidad
- b) Programa nacional de instrucción
- c) Programa nacional de seguridad de la carga
- d) Programa de seguridad de aeródromo
- e) Plan de contingencia de aeródromo
- f) Programa de seguridad de explotadores aéreos y empresas de servicios
- g) Plan de contingencia de explotadores aéreos y empresas de servicios
- h) Normas y procedimientos de seguridad (DAN - DAP)