



OACI

Normas y métodos
recomendados internacionales

Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Seguridad de la aviación

Protección de la aviación civil internacional
contra los actos de interferencia ilícita

Decimosegunda edición, julio de 2022



Esta edición reemplaza, desde el 18 de noviembre de 2022, todas las ediciones anteriores del Anexo 17.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



| OACI

Normas y métodos
recomendados internacionales

Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Seguridad de la aviación

Protección de la aviación civil internacional
contra los actos de interferencia ilícita

Decimosegunda edición, julio de 2022

Esta edición reemplaza, desde el 18 de noviembre de 2022, todas las ediciones anteriores del Anexo 17.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas librerías
pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int.

Primera edición, 1975
Undécima edición, 2020
Decimosegunda edición, 2022

Anexo 17, Seguridad de la aviación —
Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita
Núm. de pedido: AN 17
ISBN 978-92-9265-813-7 (versión impresa)

© OACI 2022

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna parte
de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de ninguna
forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de la Organización
de Aviación Civil Internacional.

ÍNDICE

	<i>Página</i>
PREÁMBULO.....	vii
CAPÍTULO 1. Definiciones	1-1
CAPÍTULO 2. Principios generales	2-1
2.1 Objetivos.....	2-1
2.2 Aplicabilidad	2-1
2.3 Seguridad y facilitación	2-1
2.4 Cooperación internacional.....	2-1
2.5 Innovación, investigación y desarrollo	2-2
CAPÍTULO 3. Organización	3-1
3.1 Organización nacional y autoridad competente.....	3-1
3.2 Operaciones aeroportuarias	3-2
3.3 Explotadores de aeronaves	3-2
3.4 Instrucción, cualificaciones y cultura de la seguridad	3-3
3.5 Control de calidad.....	3-3
3.6 Proveedores de servicios de tránsito aéreo	3-4
CAPÍTULO 4. Medidas preventivas de seguridad	4-1
4.1 Objetivos.....	4-1
4.2 Medidas relativas al control del acceso	4-1
4.3 Medidas relativas a las aeronaves.....	4-2
4.4 Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano.....	4-2
4.5 Medidas relativas al equipaje de bodega	4-3
4.6 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos	4-3
4.7 Medidas relativas a categorías especiales de pasajeros	4-4
4.8 Medidas relativas a la parte pública.....	4-5
4.9 Medidas relativas a las ciberamenazas	4-5
CAPÍTULO 5. Métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.....	5-1
5.1 Prevención	5-1
5.2 Respuesta.....	5-1
5.3 Intercambio de información y notificación.....	5-2

ADJUNTO AL ANEXO 17

Extractos del Anexo 2 — <i>Reglamento del aire</i>	ADJ-1
Extractos del Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves,</i> Parte I — <i>Transporte aéreo comercial internacional — Aviones</i>	ADJ-2
Extractos del Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i>	ADJ-5
Extractos del Anexo 9 — <i>Facilitación</i>	ADJ-6
Extractos del Anexo 10 — <i>Telecomunicaciones aeronáuticas,</i> Volumen IV — <i>(Sistemas de vigilancia y anticollisión)</i>	ADJ-16
Extractos del Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i>	ADJ-17
Extracto del Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i>	ADJ-19
Extractos del Anexo 14 — <i>Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos</i>	ADJ-19
Extractos del Anexo 18 — <i>Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea</i>	ADJ-24
Extractos del Doc 9284 — <i>Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos</i> <i>de mercancías peligrosas por vía aérea</i>	ADJ-24
Extractos de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — <i>Gestión del tránsito aéreo (Doc 4444)</i>	ADJ-25
Extractos de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — <i>Operación de aeronaves (Doc 8168),</i> Volumen III — <i>Procedimientos operacionales de aeronaves</i>	ADJ-29

PREÁMBULO

Antecedentes

Los textos del presente Anexo fueron elaborados por el Consejo en cumplimiento de las dos siguientes resoluciones de la Asamblea:

Resolución A17-10: Aplicación por los Estados de las especificaciones y métodos de seguridad adoptados por esta Asamblea y labor ulterior de la OACI en relación con tales especificaciones y métodos

....

LA ASAMBLEA:

....

- 3) SOLICITA al Consejo que, con ayuda de los demás órganos constituyentes de la Organización, prepare e incorpore, según proceda, los textos contenidos en el apéndice o apéndices a esta Resolución, con carácter de normas, métodos recomendados y procedimientos, en los Anexos existentes o nuevos, o en otros documentos regulativos o textos de orientación de la Organización.

Resolución A18-10: Medidas técnicas complementarias propuestas para la protección de la seguridad del transporte aéreo civil internacional

....

LA ASAMBLEA:

- 1) PIDE al Consejo que, con respecto a los aspectos técnicos de la seguridad del transporte aéreo, se cerciore de que:
 - a) El Secretario General de la OACI siga prestando la debida atención al problema de la seguridad del transporte aéreo y le asigne la prioridad que justifique la amenaza a que está expuesto en la actualidad el transporte aéreo;

....

Como consecuencia de la labor realizada por la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte aéreo y el Comité sobre Interferencia ilícita¹, y habiéndose tenido en cuenta las observaciones recibidas de los Estados contratantes y de los organismos internacionales interesados, a los que se había enviado un proyecto de texto, el Consejo adoptó, el 22 de marzo de 1974, las normas y métodos recomendados internacionales sobre seguridad, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Dichas normas y métodos recomendados pasarán a ser el Anexo 17 del Convenio y llevarán por título “Normas y métodos recomendados internacionales — Seguridad² — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita”.

La tabla A indica el origen de las enmiendas subsiguientes, junto con una lista de los temas principales a que se refieren y las fechas en que el Consejo adoptó el Anexo y las enmiendas, las fechas en que surtieron efecto y las de aplicación.

¹ El Comité sobre Interferencia Ilícita pasó a llamarse Comité de Seguridad de la Aviación en el 224º período de sesiones del Consejo.

² A partir de esta decimosegunda edición, el título Seguridad se reemplaza por *Seguridad de la aviación*.

Introducción

A fin de que los Estados, al llevar a la práctica las medidas de seguridad establecidas en el presente Anexo, tengan a mano en un solo volumen todas las disposiciones aplicables, en el adjunto se reproducen extractos de otros Anexos, de las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284), de los PANS-ATM y de los PANS-OPS relativos a las medidas que deben tomar los Estados para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil o cuando se hayan cometido tales actos.

Textos de orientación

El *Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 — Distribución limitada)* comprende procedimientos y textos de orientación detallados sobre los aspectos de la seguridad aeronáutica y su finalidad es ayudar a los Estados a llevar a la práctica los programas nacionales de protección de la aviación civil estipulados en las disposiciones de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Los materiales didácticos completos sobre seguridad de la aviación destinados a ayudar a los Estados a alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación civil se incluyen en el Programa de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI, que comprende una serie de conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP).

Medidas que han de tomar los Estados contratantes

Aplicación. Las disposiciones de las normas y métodos recomendados contenidos en el presente documento han de ser aplicadas por los Estados contratantes.

Notificación de diferencias. Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en este Anexo y en las enmiendas del mismo. Se pide a los Estados contratantes que mantengan a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda de este Anexo, se enviará a los Estados contratantes una solicitud concreta a efectos de que notifiquen sus diferencias.

También se pide a los Estados contratantes que en su notificación incluyan las diferencias respecto a los métodos recomendados contenidos en este Anexo y en las enmiendas del mismo, cuando la notificación de dichas diferencias sea de importancia para la seguridad de la navegación aérea.

También se pide a los Estados contratantes que tengan presente, además de la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio, las disposiciones del Anexo 15 relativas a la publicación, mediante el servicio de información aeronáutica, de las diferencias que existan entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados conexos de la OACI.

Promulgación de información. La información relativa a la implantación y a la supresión de instalaciones, servicios y procedimientos que afecten las operaciones de aeronaves, y a cualquier cambios que se introduzcan en tales instalaciones, servicios y procedimientos, suministrada en cumplimiento de las normas y métodos recomendados del presente Anexo, debería notificarse y surtir efecto según lo dispuesto por el Anexo 15.

Uso del texto del Anexo en los reglamentos nacionales. En su Resolución del 13 de abril de 1948, el Consejo hizo patente a los Estados contratantes la conveniencia de que, en la medida de lo posible, emplearan en sus propios reglamentos nacionales la misma redacción de las normas de la OACI, que son de carácter preceptivo y, además, que indicaran las diferencias respecto a las normas, así como también las demás disposiciones nacionales que tuvieran importancia para la seguridad y regularidad de la navegación aérea. Siempre que ha sido posible, las disposiciones de este Anexo se han redactado de manera que puedan incluirse en las legislaciones nacionales, sin variaciones importantes.

Información general

Los Anexos constan de las siguientes partes, aunque no obligatoriamente, y cada una de ellas tiene el carácter que se indica:

1.— *Texto que constituye el Anexo propiamente dicho:*

- a) *Normas y Métodos recomendados* que el Consejo ha adoptado de conformidad con las disposiciones del Convenio. Su definición es la siguiente:

Norma: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.

Método recomendado: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

- b) *Apéndices* con texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo.
- c) *Definiciones* de la terminología empleada en las normas y métodos recomendados, que no es explícita porque no tiene el significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente pero son parte esencial de cada una de las normas y métodos recomendados en que se usa el término, ya que cualquier cambio en el significado de éste afectaría la disposición.

2.— *Texto aprobado por el Consejo para su publicación en relación con las normas y métodos recomendados (SARPS):*

- a) *Preámbulos* que comprenden antecedentes históricos y textos explicativos basados en las medidas del Consejo, y que incluyen una explicación de las obligaciones de los Estados, dimanantes del Convenio y de las resoluciones de adopción, en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados.
- b) *Introducciones* que contienen texto explicativo al principio de las partes, capítulos y secciones de los Anexos, a fin de facilitar la comprensión de la aplicación del texto.
- c) *Notas* intercaladas en el texto, cuando corresponde, que proporcionan datos o referencias acerca de las normas o métodos recomendados de que se trate, sin formar parte de tales normas o métodos recomendados.
- d) *Adjuntos* que contienen texto suplementario a las normas y métodos recomendados o que sirven de guía para su aplicación.

Este Anexo se ha adoptado en seis idiomas — español, árabe, chino, francés, inglés y ruso. Se pide a cada uno de los Estados contratantes que elija uno de esos textos para los fines de aplicación nacional y demás efectos previstos en el Convenio, ya sea para utilizarlo directamente o mediante traducción a su propio idioma, y que notifique su preferencia a la Organización.

Para facilitar la lectura e indicar su condición respectiva, las *Normas* aparecen en tipo corriente, y los *Métodos recomendados* y las *Notas* en letra bastarda, precedidas de la palabra **Recomendación** y *Nota* respectivamente.

Toda referencia hecha a cualquier parte de este documento, identificada por un número, comprende todas las subdivisiones de dicha parte.

Tabla A. Enmienda del Anexo 17

Enmienda	Origen	Temas(s)	Adoptada Surtió efecto Aplicable
1ª edición	Decisión del Consejo de conformidad con las Resoluciones A17-10 y A18-10 de la Asamblea	—	22 de marzo de 1974 22 de agosto de 1974 27 de febrero de 1975
1	Decisión del Consejo de conformidad con la Resolución A21-23 de la Asamblea	Cambio de categoría de 3.1.2 y 5.1.2 a norma; recopilación y divulgación de información relativa a la aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita.	31 de marzo de 1976 31 de julio de 1976 30 de diciembre de 1976
2	Propuestas de algunos Estados y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A22-17 de la Asamblea	Transferencia de especificaciones que figuran en el Anexo 9, capítulo 9 — <i>Facilitación</i> (séptima edición) al Anexo 17; nueva disposición en el capítulo 5 relativa a medidas que han de adoptarse para controlar a los pasajeros que se transfieren a otro vuelo o que estén en tránsito, así como el equipaje de los mismos; y ampliación de la nota de 5.2.4, (Anexo 17, capítulo 5), sobre medidas y procedimientos destinados a evitar el acceso no autorizado a zonas especificadas de un aeródromo.	15 de diciembre de 1977 15 de abril de 1978 10 de agosto de 1978
3	Propuestas de algunos Estados y de la Secretaría, y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A22-17 de la Asamblea	Se agregaron especificaciones sobre el examen del grado de amenaza por parte de los Estados, la elaboración de programas de instrucción, el control de los pasajeros y de sus movimientos, la inspección de las aeronaves para descubrir armas u otros instrumentos peligrosos ocultos y la adopción de medidas de seguridad de los pasajeros y tripulantes de aeronaves ilícitamente desviadas. Se ampliaron varias especificaciones y se convirtió en norma una que se refiere a la segregación y vigilancia especial de las aeronaves susceptibles de ser atacadas durante las escalas.	13 de diciembre de 1978 13 de abril de 1979 29 de noviembre de 1979
4 (2ª edición)	Propuesta de algunos Estados y de un organismo internacional, así como decisiones tomadas por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A22-17 de la Asamblea	Se agregó una especificación relativa al transporte de personas bajo custodia y se revisaron dos especificaciones para que incluyeran las aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas. Se elevó a la categoría de norma una disposición relativa a la seguridad de los pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita; se ampliaron las disposiciones de una especificación que trataba de la prevención de actos de sabotaje, y se suprimió el capítulo 1 — Aplicación.	15 de junio de 1981 15 de octubre de 1981 26 de noviembre de 1981
5	Propuestas del Comité sobre Interferencia ilícita y decisión del Consejo en cumplimiento de la Resolución A22-17 de la Asamblea	Se suprimió la nota del capítulo 1 — Definiciones. Se modificó una especificación relativa a las medidas requeridas para la tenencia de armas a bordo de las aeronaves por los agentes del mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas. Se añadió una especificación sobre la tenencia de armas en todos los demás casos y se aclaró la nota de una especificación concerniente a las precauciones relativas a las aeronaves que no estén atendidas.	30 de noviembre de 1984 14 de abril de 1985 21 de noviembre de 1985

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas(s)</i>	<i>Adoptada Surtió efecto Aplicable</i>
6 (3ª edición)	Propuestas elaboradas por el Comité sobre Interferencia ilícita con ayuda del Grupo especial de expertos sobre interferencia ilícita, y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A22-17 de la Asamblea	<p>Por instrucciones del Consejo, el Comité sobre Interferencia ilícita inició urgentemente la preparación de esta enmienda con ayuda del Grupo especial de expertos sobre seguridad aeronáutica que se creó por decisión del Consejo. En virtud de esta enmienda se incorporaron 11 nuevas disposiciones al Anexo y otras 19 se elevaron a la categoría de normas.</p> <p>En la columna de la derecha figuran las fechas especiales en las que 5.1.4 surtirá efecto y será aplicable.</p> <p>El Consejo recomendó que aquellos Estados que puedan cumplir con lo esencialmente prescrito en 5.1.4 lo hagan tan pronto como sea viable y practicable antes de la fecha de aplicación.</p>	19 de diciembre de 1985 19 de marzo de 1986 19 de mayo de 1986 19 de octubre de 1987 19 de diciembre de 1987
7 (4ª edición)	Propuestas elaboradas por el Comité sobre Interferencia ilícita con ayuda del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A26-7 de la Asamblea	Esta enmienda comprende: a) una reorganización de los capítulos del Anexo para racionalizar el orden de los objetivos, obligaciones y actividades necesarias en relación con la organización, con las medidas preventivas de seguridad, y con los métodos para hacer frente a los actos de interferencia; b) incorporación al Anexo de nuevas disposiciones importantes para tener en cuenta los acontecimientos y ayudar a los Estados a enfrentarse a nuevas situaciones como consecuencia de actos graves de interferencia ilícita en la aviación civil, después de la última revisión del Anexo 17 en 1985; y c) la enmienda o perfeccionamiento de detalles de las disposiciones actuales como consecuencia de lo indicado en a) y b), así como de la experiencia adquirida en la aplicación de tales medidas.	22 de junio de 1989 30 de octubre de 1989 16 de noviembre de 1989
8 (5ª edición)	Propuestas del Comité sobre Interferencia ilícita con ayuda del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP), y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A27-7 de la Asamblea	Esta enmienda comprende la introducción de nuevas disposiciones importantes con respecto a la completa inspección de seguridad del equipaje facturado, al control de seguridad respecto a la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso y el correo, a cambios en los procedimientos relativos a los programas de seguridad, a las inspecciones previas a los vuelos de aeronaves internacionales y a las medidas relativas a la incorporación de consideraciones de seguridad en el diseño de aeropuertos, a fin de ayudar a los Estados a aplicar de forma consecuente y uniforme dichas medidas.	11 de septiembre de 1992 16 de diciembre de 1992 1 de abril de 1993
9 (6ª edición)	Propuestas del Comité sobre Interferencia ilícita con ayuda del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP), y decisión adoptada por el Consejo en cumplimiento de la Resolución A31-4 de la Asamblea	Esta enmienda comprende la introducción de nuevas disposiciones con respecto a la verificación y competencia de las personas contratadas para los controles de seguridad, responsabilidad y autorización con respecto al equipaje, las medidas que han de aplicarse al aprovisionamiento de a bordo y a los suministros y piezas de repuesto de los explotadores, las pruebas para determinar la eficacia del programa, y a la necesidad de notificar al Estado de destino conocido o presunto acerca de la aeronave que sea objeto de apoderamiento ilícito.	12 de noviembre de 1996 31 de marzo de 1997 1 de agosto de 1997

Enmienda	Origen	Temas(s)	Adoptada Surtió efecto Aplicable
10 (7ª edición)	Propuestas del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y medidas del Consejo con arreglo a la Resolución A33-1 de la Asamblea	Esta enmienda incluye la introducción de diversas definiciones y nuevas disposiciones relacionadas con la aplicabilidad de este Anexo a las operaciones en el interior, la cooperación internacional relacionada con la información sobre amenazas, la autoridad competente, el Comité nacional de seguridad de la aviación, el control nacional de la calidad, el control del acceso, los pasajeros y sus equipajes de mano y de bodega, el personal de seguridad en vuelo y la protección de la cabina de pilotaje, los acuerdos sobre compartición/colaboración en materia de códigos, los factores humanos y la administración de la respuesta a los actos de interferencia ilícita. Varias especificaciones se promovieron a la categoría de normas.	7 de diciembre de 2001 15 de abril de 2002 1 de julio de 2002
11 (8ª edición)	Propuestas del Comité sobre Interferencia ilícita con la asistencia del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y decisión del Consejo en cumplimiento de la Resolución A35-9 de la Asamblea.	En esta enmienda se incluyen disposiciones para aclarar el texto de las actuales normas y métodos recomendados (SARPS) a fin de facilitar su interpretación uniforme por los Estados contratantes y simplificar su auditoría en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). La enmienda incluye lo siguiente: aplicabilidad del Anexo 17; refuerzo de las disposiciones de los programas nacionales de control de la seguridad de la aviación civil; oficiales de seguridad de a bordo (IFSO); aviación general y trabajos aéreos; concepto de seguridad único para pasajeros y equipaje; concepto de evaluación de riesgos; seguridad de las operaciones exclusivamente de carga; y definiciones.	30 de noviembre de 2005 10 de abril de 2006 1 de julio de 2006
12 (9ª edición)	Propuestas del Comité sobre Interferencia ilícita con la asistencia del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y decisión del Consejo en cumplimiento de la Resolución A36-20 de la Asamblea.	En esta enmienda se incluyen disposiciones para aclarar el texto de las actuales normas y métodos recomendados con el fin de afrontar las amenazas nuevas y emergentes a la aviación civil. La enmienda incluye lo siguiente: utilización de equipos de seguridad; seguridad de proveedores de servicios de tránsito aéreo; programas de instrucción y sistema de certificación de instructores; medidas de seguridad aleatorias e imprevisibles; seguridad de la cadena de suministro; seguridad para las operaciones exclusivamente de carga; ciberamenaza; y definiciones.	17 de noviembre de 2010 26 de marzo de 2011 1 de julio de 2011
13	Propuestas del Comité sobre Interferencia ilícita con la asistencia del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP); recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación 2012; y decisión del Consejo en cumplimiento de la Resolución A37-17 de la Asamblea.	En esta enmienda se incluye una revisión de las medidas de control del acceso con respecto a las personas que no son pasajeros. En la enmienda se introduce, además, una definición de carga de transbordo y carga de alto riesgo y los requisitos de seguridad correspondientes. Asimismo, se establecen medidas de base comunes para la carga que se transporte en aeronaves de pasajeros y aeronaves exclusivamente de carga.	13 de noviembre de 2012 15 de marzo de 2013 15 de julio de 2013
14	Propuestas del Comité sobre Interferencia ilícita con la asistencia del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y decisión del Consejo, en cumplimiento de la Resolución A38-15 de la Asamblea.	En esta enmienda se incluye una definición de imprevisibilidad en relación con la aplicación de medidas de seguridad. También se incluye una nueva norma sobre los métodos de inspección adecuados para la carga y el correo, y nuevos métodos recomendados en materia de cooperación internacional, seguridad en la parte pública, instrucción de concientización en seguridad de la aviación, supervisión de los proveedores externos de servicios de seguridad, y sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones.	26 de febrero de 2014 14 de julio de 2014 14 de noviembre de 2014

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas(s)</i>	<i>Adoptada Surtió efecto Aplicable</i>
15	Propuestas de la 27ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/27) con la asistencia del Grupo de trabajo sobre el Anexo 17 (WGA17).	Esta enmienda incluye la definición de detección del comportamiento en relación con la aplicación de controles de seguridad. También incluye disposiciones nuevas y revisadas sobre seguridad de la parte pública, detección del comportamiento, innovación en seguridad de la aviación y sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS). Además, se ha revisado, para mayor claridad y mejor legibilidad, el texto de las disposiciones existentes sobre la realización de evaluaciones de riesgos y las medidas relativas a las ciberamenazas.	23 de noviembre de 2016 3 de abril de 2017 3 de agosto de 2017
16	Propuestas de la 28ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/28) con la asistencia del Grupo de trabajo sobre el Anexo 17 (WGA17)	Esta enmienda incluye una referencia a los conjuntos de material didáctico de seguridad de la aviación. También incorpora disposiciones nuevas/revisadas sobre intercambio de información, medidas relativas a los pasajeros y el equipaje de mano, medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos, y ciberamenazas.	14 de marzo de 2018 16 de julio de 2018 16 de noviembre de 2018
17 (11ª edición)	Propuestas de la 30ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/30) con la asistencia del Grupo de trabajo sobre el Anexo 17 (WGA17)	Esta enmienda incluye definiciones revisadas; también incluye disposiciones nuevas/revisadas sobre evaluaciones de vulnerabilidad, intercambio de información entre Estados y partes interesadas, programas de instrucción y sistemas de certificación, control del acceso, inspección del personal y otras enmiendas editoriales.	25 de noviembre de 2019 30 de marzo de 2020 30 de julio de 2020
18 (12ª edición)	Propuestas de la 32ª reunión del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP/32) con la asistencia del Grupo de Trabajo sobre el Anexo 17 (WGA17)	Esta enmienda incluye, entre otras disposiciones nuevas o enmendadas, un nuevo método recomendado sobre la cultura de la seguridad de la aviación, una nueva norma sobre el programa de seguridad de la aviación del explotador de aeronaves, una nueva norma sobre métodos para detectar explosivos en el equipaje de bodega, y una nueva norma con los elementos esenciales de los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil.	28 de febrero de 2022 18 de julio de 2022 18 de noviembre de 2022

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

Actos de interferencia ilícita. Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- apoderamiento ilícito de aeronaves,
- destrucción de una aeronave en servicio,
- toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,
- comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

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

Agente acreditado. Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.

Auditoría de seguridad. Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Aviación corporativa. La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

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

Carga o correo de alto riesgo. Carga o correo que, según información de inteligencia específica, se considera que constituye una amenaza para la aviación civil o presenta anomalías o indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha.

Carga y correo de transbordo. La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquella en la que llegaron.

Certificación. Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Cultura de la seguridad. Las normas, valores, actitudes y supuestos vinculados a la seguridad que son inherentes al funcionamiento cotidiano de una organización y que se reflejan en los actos y conductas de todas las entidades y el personal dentro de la organización.

Detección del comportamiento. En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

Equipaje no identificado. El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.

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

Imprevisibilidad. La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

Inspección. La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Nota.— Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones. Además en el Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 — Distribución limitada) figura una lista de artículos prohibidos que nunca deben transportarse en la cabina de una aeronave.

Inspección de seguridad. Examen con o sin previo aviso de la efectividad de la implementación de medidas específicas de seguridad de la aviación.

Inspección 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 peligrosos.

Oficial de seguridad de a bordo. Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

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

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

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.

Prueba de seguridad. Ensayo, secreto o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

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

Trabajos aéreos. Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes penales y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona, de conformidad con la legislación nacional.

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

Zona de seguridad restringida. Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad.

CAPÍTULO 2. PRINCIPIOS GENERALES

2.1 Objetivos

2.1.1 Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

2.1.2 Cada Estado contratante establecerá un organismo y elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.

2.1.3 Cada Estado contratante asegurará que tal organismo y tales normas, métodos y procedimientos:

- a) protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita; y
- b) permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

2.1.4 Cada Estado contratante asegurará que se otorgue protección adecuada a la información delicada de seguridad de la aviación.

2.2 Aplicabilidad

Cada Estado contratante se asegurará de que las medidas concebidas para salvaguardar contra actos de interferencia ilícita se apliquen, en la medida de lo posible, a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.

2.3 Seguridad y facilitación

Recomendación.— *Cada Estado contratante debería disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.*

2.4 Cooperación internacional

2.4.1 Cada Estado contratante que solicite medidas de seguridad adicionales para uno o varios vuelos específicos hará las consultas que correspondan y considerará las medidas de alternativa del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.

2.4.2 Cada Estado contratante asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados.

2.4.3 Cada Estado contratante cooperará con otros Estados, cuando sea necesario, en la preparación e intercambio de información relativa a programas nacionales de seguridad de la aviación civil, programas de instrucción y programas de control de calidad.

2.4.4 Cada Estado contratante establecerá y aplicará procedimientos para compartir, en la medida de lo posible y oportunamente, con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados.

2.4.5 Cada Estado contratante establecerá y aplicará procedimientos adecuados para proteger y tratar la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.

2.4.6 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería compartir, si otro Estado así lo solicita, los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado, en la medida que resulte apropiado y acorde con su soberanía.*

2.4.7 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería incluir en cada uno de sus acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula relativa a la seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo elaborada por la OACI.*

2.4.8 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería poner a disposición de otros Estados contratantes, previa solicitud, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil.*

2.4.9 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería considerar la conveniencia de concertar arreglos colaborativos a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad. Los arreglos deberían basarse en la verificación de la equivalencia de los resultados de seguridad de la aviación que se obtienen con la aplicación de controles de seguridad efectivos en el origen.*

2.5 Innovación, investigación y desarrollo

2.5.1 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería fomentar la investigación y elaboración de nuevos equipos, procesos y procedimientos de seguridad que cumplan mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil y debería cooperar al respecto con otros Estados contratantes.*

2.5.2 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería garantizar que, en el desarrollo de nuevos equipos de seguridad, se tomen en cuenta los principios relativos a factores humanos.*

2.5.3 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería considerar la implantación de procesos y procedimientos innovadores para permitir la diferenciación operacional en la inspección y los controles de seguridad basándose en criterios claramente definidos.*

2.5.4 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería considerar el uso de equipos de seguridad avanzados cuando se invierta en nuevo equipamiento, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil.*

CAPÍTULO 3. ORGANIZACIÓN

3.1 Organización nacional y autoridad competente

3.1.1 Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

3.1.2 Cada Estado contratante designará y notificará a la OACI, la autoridad competente dentro de su administración que será responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.1.3 Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en su territorio y espacio aéreo sobre el mismo y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes.

3.1.4 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurarse de que se lleven a cabo evaluaciones periódicas de vulnerabilidad en sus aeropuertos utilizados para operaciones internacionales, coordinando entre los departamentos, agencias, incluidas las fuerzas de seguridad y organismos de inteligencia competentes, y demás entidades pertinentes. Dichas evaluaciones de vulnerabilidad deberían utilizarse como base para evaluaciones de riesgos y mejoras en materia de seguridad.*

3.1.5 Cada Estado contratante establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas pertinentes, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones.

Nota 1.— El Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973) y la Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación (Doc 10108) contienen orientación sobre la evaluación de riesgos de seguridad.

Nota 2.— El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) contiene orientación sobre la gestión de los riesgos de seguridad operacional.

Nota 3.— El Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas (Doc 10084) contiene orientación sobre la forma de evaluar los riesgos de volar sobre zonas de conflicto o en sus cercanías.

Nota 4.— Véanse el Anexo 6, Parte I, capítulo 4, norma 4.1.2, y el Anexo 11, capítulo 2, normas 2.19.3 y 2.19.3.1.

3.1.6 Cada Estado contratante requerirá que la autoridad competente defina y asigne tareas y coordine las actividades entre los departamentos, las agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.1.7 Cada Estado contratante establecerá un comité nacional de seguridad de la aviación o arreglos similares para coordinar las actividades en materia de seguridad entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.1.8 Cada Estado contratante asegurará que se pongan a disposición los recursos e instalaciones auxiliares necesarios para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil.

3.1.9 Cada Estado contratante pondrá a disposición de sus explotadores de aeropuertos y aeronaves y proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en su territorio y de otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil y de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.2 Operaciones aeroportuarias

3.2.1 Cada Estado contratante requerirá que cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil establezca, aplique y mantenga actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.2.2 Cada Estado contratante asegurará que, en cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil, haya una autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles de seguridad.

3.2.3 Cada Estado contratante asegurará que se establezca un comité de seguridad de aeropuerto en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, para ayudar a la autoridad mencionada en 3.2.2 a coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, según lo indicado en el programa de seguridad aeroportuaria.

3.2.4 Cada Estado contratante asegurará que los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil, se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos.

3.3 Explotadores de aeronaves

3.3.1 Cada Estado contratante, en su condición de Estado del explotador, garantizará que sus explotadores de transporte aéreo comercial hayan establecido, apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad para explotadores de aeronaves, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil del Estado del explotador.

3.3.2 Cada Estado contratante exigirá a los explotadores extranjeros de transporte aéreo comercial que exploten servicios hacia y desde ese Estado que establezcan, apliquen y mantengan procedimientos por escrito de estación suplementaria que cumplan los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.

3.3.3 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que toda entidad que realice operaciones de la aviación general, incluidas las de la aviación corporativa, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5 700 kg haya establecido, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.*

3.3.4 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que toda entidad que realice operaciones de trabajos aéreos haya establecido, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado. El programa contendrá características operacionales específicas para cada tipo de operaciones.*

3.4 Instrucción, cualificaciones y cultura de la seguridad

3.4.1 Cada Estado contratante exigirá a la autoridad competente que asegure la formulación y ejecución de una política nacional de instrucción para todo el personal que participa o es responsable de la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Esta política de instrucción estará diseñada para garantizar la eficacia del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.4.2 Cada Estado contratante asegurará que todos los programas de instrucción en seguridad de la aviación para el personal que desempeñe funciones en el marco del programa nacional de seguridad de la aviación civil comprendan la evaluación de las competencias que deban adquirirse y mantenerse en la instrucción inicial y de repaso.

3.4.3 Cada Estado contratante asegurará la creación e implantación de un sistema de certificación que asegure que los instructores estén calificados en las disciplinas del caso en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.4.4 Cada Estado contratante asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.

3.4.5 Cada Estado contratante asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas e inspecciones de la seguridad reciba la capacitación adecuada para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.

3.4.6 Cada Estado contratante se cerciorará de que todo el personal que intervenga o sea responsable de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción inicial y recurrente de concientización en seguridad de la aviación.

3.4.7 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería exigir que las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil fomenten, desarrollen y pongan en práctica medidas y mecanismos que contribuyan a crear una cultura de la seguridad sólida y eficaz.*

3.5 Control de calidad

3.5.1 Cada Estado contratante requerirá que la autoridad competente elabore, implante y mantenga un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para que en forma periódica se determine el cumplimiento de su programa nacional de seguridad de la aviación civil y se valide su efectividad. Las prioridades y la frecuencia de las actividades de supervisión se determinarán basándose en las evaluaciones del riesgo que realicen las autoridades competentes, debiendo incluir auditorías, inspecciones y pruebas de seguridad de la aviación para la rectificación rápida y efectiva de las deficiencias. El programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil incluirá los siguientes elementos:

- a) independencia de quienes ejercen la supervisión respecto de quienes aplican las medidas previstas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- b) capacitación adecuada del personal que ejerce la supervisión;
- c) autoridad suficiente del personal que ejerce la supervisión para obtener toda la información necesaria para desarrollar esas tareas y ordenar medidas correctivas;
- d) un sistema confidencial de notificación que permita analizar la información de seguridad de la aviación proveniente de pasajeras/os, tripulación y personal de tierra; y

- e) un proceso para llevar registro de los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil y analizarlos para contribuir al efectivo desarrollo y ejecución del programa nacional de seguridad de la aviación civil, lo que comprende individualizar las causas y los patrones de incumplimiento y verificar que se hayan aplicado medidas correctivas y que se mantengan.

3.5.2 Cada Estado contratante asegurará que:

- a) se lleven a cabo verificaciones de antecedentes en el caso de personas que apliquen controles de seguridad, de personas con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información;
- b) se apliquen a las mencionadas personas verificaciones de antecedentes periódicas a intervalos establecidos por la autoridad competente; y
- c) a las personas que se consideren no aptas a raíz de toda verificación de antecedentes se les niegue inmediatamente la capacidad de aplicar controles de seguridad, el acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y el acceso a información delicada de seguridad de la aviación.

3.5.3 Cada Estado contratante se cerciorará de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad.

3.6 Proveedores de servicios de tránsito aéreo

Cada Estado contratante exigirá que los proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en su Estado establezcan y apliquen disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.

CAPÍTULO 4. MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

4.1 Objetivos

4.1.1 Cada Estado contratante adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

4.1.2 Cada Estado contratante dispondrá el uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar medidas de seguridad de la aviación, según corresponda.

4.1.3 Cada Estado contratante se asegurará de que se establezcan procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado y los objetos sospechosos de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.

4.1.4 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería considerar la integración de la detección del comportamiento en sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación.*

4.2 Medidas relativas al control del acceso

4.2.1 Cada Estado contratante asegurará que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil esté controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.

4.2.2 Cada Estado contratante asegurará que, en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establezcan zonas de seguridad restringidas, designadas por el Estado basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realicen las autoridades nacionales competentes.

4.2.3 Cada Estado contratante asegurará que se establezcan y apliquen sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se otorgará acceso únicamente a las personas que deban ingresar en dichas zonas por necesidad operacional u otro motivo legítimo. Se verificarán la identidad y autorización en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.

4.2.4 Cada Estado contratante asegurará que, en las zonas de seguridad restringidas, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.

4.2.5 Cada Estado contratante establecerá medidas para asegurar que se inspeccione a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas.

4.2.6 Cada Estado contratante se asegurará de que se utilicen métodos de inspección apropiados que permitan detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que personas que no sean pasajeros lleven consigo o en los artículos que transporten. Cuando dichos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera imprevisible.

4.2.7 Cada Estado contratante asegurará que los vehículos a los que se conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección o de otros controles de seguridad apropiados, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.

4.3 Medidas relativas a las aeronaves

4.3.1 Cada Estado contratante asegurará que se lleven a cabo las verificaciones de seguridad de las aeronaves de origen que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial o que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves. La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.

4.3.2 Cada Estado contratante asegurará que se adopten medidas para garantizar que todo artículo que dejen a bordo los pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito se retiren de la aeronave o se manejen de otro modo apropiado antes de la salida de las aeronaves que realizan vuelos comerciales.

4.3.3 Cada Estado contratante exigirá de sus explotadores de transporte aéreo comercial que adopten medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.

Nota.— Las disposiciones para la seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo de las aeronaves utilizadas para el transporte aéreo comercial figuran en el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, sección 13.2.

4.3.4 Cada Estado contratante asegurará que una aeronave comprendida en 4.3.1 esté protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.

4.3.5 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que se establezcan controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves cuando las mismas no estén en zonas de seguridad restringidas.*

4.3.6 Cada Estado contratante se asegurará de que, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales o locales competentes, se hayan implantado medidas en tierra o procedimientos operacionales apropiados para mitigar los posibles ataques contra aeronaves que usan sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves en los aeropuertos o cerca de ellos.

4.4 Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano

4.4.1 Cada Estado contratante establecerá medidas para asegurar que se inspeccione a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.

4.4.2 Cada Estado contratante se asegurará de que se empleen métodos adecuados de inspección que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que los pasajeros lleven sobre su persona o en el equipaje de mano. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera impredecible.

4.4.3 Cada Estado contratante se asegurará que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

4.4.4 Cada Estado contratante asegurará que los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave. Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otros, deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.

4.4.5 Cada Estado contratante establecerá en un aeropuerto medidas para las operaciones de tránsito a fin de proteger a los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.

4.4.6 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que se establezcan prácticas en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.*

4.5 Medidas relativas al equipaje de bodega

4.5.1 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida.

4.5.2 Cada Estado contratante se asegurará de que se empleen métodos de inspección adecuados que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos en el equipaje de bodega. La autoridad competente definirá las normas que correspondan para la inspección en el marco de 4.5.

4.5.3 Cada Estado contratante asegurará que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial se proteja contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.

4.5.4 Cada Estado contratante asegurará que los explotadores de transporte aéreo comercial no transporten el equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección apropiada.

4.5.5 Cada Estado contratante asegurará que el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

4.5.6 Cada Estado contratante asegurará que los explotadores del transporte aéreo comercial transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con la norma pertinente y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el transportista aéreo. Se debería dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.

4.6 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos

4.6.1 Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.

4.6.2 Cada Estado contratante establecerá un proceso de seguridad de la cadena de suministro, que incluya la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos, si éstos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo.

4.6.3 Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

4.6.4 Cada Estado contratante se asegurará de que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.

4.6.5 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.

4.6.6 Cada Estado contratante asegurará que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados, que podrán incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro, y se protejan desde ese momento hasta que se carguen a la aeronave.

4.6.7 Cada Estado contratante asegurará que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas se sometan a controles de seguridad apropiados, que pueden incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro.

4.6.8 Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo que hayan sido objeto de confirmación y demostración dispongan de un estatus de seguridad que los acompañará, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura.

4.6.9 Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en su territorio.

4.6.10 Cada Estado contratante se asegurará de que, cuando se realice inspección de carga y correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío.

4.6.11 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y el correo de transbordo que entren en su territorio hayan pasado por los controles de seguridad apropiados.*

4.7 Medidas relativas a categorías especiales de pasajeros

4.7.1 Cada Estado contratante definirá requisitos para los transportistas aéreos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

4.7.2 Cada Estado contratante asegurará que los explotadores que proporcionan servicios desde dicho Estado incluyan, en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

4.7.3 Cada Estado contratante asegurará que los explotadores y pilotos al mando de aeronaves estén informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse controles de seguridad apropiados.

4.7.4 Cada Estado contratante asegurará que para que los agentes de mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, se exija una autorización especial de conformidad con la legislación de los Estados interesados.

4.7.5 Cada Estado contratante considerará las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto.

4.7.6 Cada Estado contratante se asegurará de que el transporte de armas en otros casos esté permitido solamente cuando una persona autorizada y debidamente cualificada haya determinado que no están cargadas, en su caso, y aun así, solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

4.7.7 Cada Estado contratante que decida emplear a oficiales de seguridad de a bordo asegurará que se trate de funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave, y cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realice la autoridad competente. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial.

4.7.8 Cada Estado contratante asegurará que se informe al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.

4.8 Medidas relativas a la parte pública

4.8.1 Cada Estado contratante se asegurará de que se identifiquen las áreas de la parte pública.

4.8.2 Cada Estado contratante se asegurará de que se establezcan medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos llevadas a cabo por las autoridades o entidades competentes.

4.8.3 Cada Estado contratante se asegurará de que las medidas de seguridad en la parte pública se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades intervinientes, de conformidad con las normas 3.1.7, 3.2.2 y 3.2.3, y definirá en su programa nacional de seguridad de la aviación civil las responsabilidades apropiadas para la seguridad de la parte pública.

4.9 Medidas relativas a las ciberamenazas

4.9.1 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores o entidades definidos en el programa nacional de seguridad de la aviación civil u otra documentación nacional pertinente identifiquen sus sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones y datos críticos que se empleen para los fines de la aviación civil, y que en función de una evaluación de riesgos elaboren y lleven a la práctica las medidas que correspondan para protegerlos de interferencia ilícita.

4.9.2 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurarse de que las medidas en aplicación protejan, según corresponda, la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas y/o datos críticos identificados. Las medidas deberían incluir, entre otras cosas, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministro, separación de redes y protección o limitación de las capacidades de acceso remoto, según corresponda y de acuerdo con la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades nacionales correspondientes.*

CAPÍTULO 5. MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

5.1 Prevención

5.1.1 Cada Estado contratante adoptará medidas, cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para protegerla, si todavía está en tierra, y para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido.

5.1.2 Cada Estado contratante asegurará, cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, que se inspeccione la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Se notificará previamente al explotador que se va a realizar la inspección.

5.1.3 Cada Estado contratante asegurará que se adopten disposiciones para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos.

5.1.4 Cada Estado contratante asegurará que se preparen planes de contingencia y se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad.

5.1.5 Cada Estado contratante asegurará que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.

5.1.6 Cada Estado contratante se asegurará de que en su programa nacional de seguridad de la aviación civil se definan los procesos para que la entidad que esté a cargo de ejecutar dicho programa notifique en forma práctica y oportuna a las autoridades que corresponda toda información relativa a incidentes de interferencia ilícita y sus actos preparatorios, tomando en cuenta lo indicado en 2.1.4.

5.2 Respuesta

5.2.1 Cada Estado contratante adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio del Estado contratante, hasta que puedan continuar su viaje.

5.2.2 Cada Estado contratante encargado de prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea 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 servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

5.2.3 Cada Estado contratante proporcionará asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.

5.2.4 Cada Estado contratante adoptará las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. Los Estados también reconocerán la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave y el Estado del explotador de esta última, y de la notificación del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado.

5.2.5 Cada Estado contratante en cuyo territorio haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga a:

- a) ambos Estados mencionados;
- b) cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;
- c) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
- d) cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y
- e) la Organización de Aviación Civil Internacional.

5.2.6 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con 5.2.2 se distribuya localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al explotador y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.*

5.2.7 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería cooperar con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas en su territorio para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, cada Estado contratante debería utilizar, según corresponda, la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.*

5.3 Intercambio de información y notificación

5.3.1 Cada Estado contratante afectado por un acto de interferencia ilícita proporcionará 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.

5.3.2 Cada Estado contratante afectado por un acto de interferencia ilícita solicitará a la autoridad competente que reevalúe los controles y procedimientos de seguridad, y que oportunamente adopte las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos.

5.3.3 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería intercambiar con otros Estados contratantes la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y, al mismo tiempo, debería proporcionar esa información a la OACI.*

ADJUNTO AL ANEXO 17

Nota.— Este adjunto proporciona una lista de referencias como información, actualizada a partir del 18 de julio de 2022.

EXTRACTOS DEL ANEXO 2 — *REGLAMENTO DEL AIRE*

CAPÍTULO 3. REGLAS GENERALES

.....

3.7 Interferencia ilícita

3.7.1 Toda aeronave que esté siendo objeto de actos de interferencia ilícita hará lo posible por notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.

Nota 1.— La responsabilidad de las dependencias ATS en casos de interferencia ilícita figura en el Anexo 11.

Nota 2.— En el adjunto B al presente Anexo figura un texto de orientación aplicable cuando una aeronave es objeto de interferencia ilícita y no puede notificar el hecho a una dependencia ATS.

Nota 3.— En el Anexo 11, PANS-ATM (Doc 4444) y PANS-OPS (Doc 8168), se indican las medidas que deben tomar las aeronaves que estén siendo objeto de actos de interferencia ilícita y que cuenten con equipos SSR, ADS-B y ADS-C.

Nota 4.— En el Anexo 11 y PANS-ATM (Doc 4444) se indican las medidas que deben tomar las aeronaves que están siendo objeto de actos de interferencia ilícita y que cuentan con equipo CPDLC; en el Manual de aplicaciones de enlace de datos de los servicios de tránsito aéreo (Doc 9694) figuran textos de orientación al respecto.

3.7.2 Si una aeronave es objeto de interferencia ilícita, el piloto al mando intentará aterrizar lo antes posible en el aeródromo apropiado más cercano o en un aeródromo asignado para ese propósito por la autoridad competente, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder.

Nota 1.— En el Anexo 17, capítulo 5, 5.2.4, figuran requisitos para las autoridades estatales en relación con aeronaves en tierra que son objeto de interferencia ilícita.

Nota 2.— Véase 2.4 en relación con la autoridad del piloto al mando de la aeronave.

.....

ADJUNTO B. INTERFERENCIA ILÍCITA

1. Generalidades

Se desea que los siguientes procedimientos sirvan de orientación para las aeronaves que sean objeto de interferencia ilícita y que no puedan notificar el hecho a una dependencia ATS.

2. Procedimientos

2.1 Si el piloto al mando no puede proceder hacia un aeródromo de acuerdo con las reglas del capítulo 3, 3.7.2, debería tratar de continuar el vuelo en la derrota asignada y al nivel de crucero asignado, por lo menos hasta que pueda comunicarse con una dependencia ATS o hasta que esté dentro de su cobertura radar o de ADS-B.

2.2 Cuando una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita deba apartarse de la derrota asignada o del nivel de crucero asignado, sin poder establecer contacto radiotelefónico con el ATS, el piloto al mando debería, de ser posible:

- a) tratar de radiodifundir advertencias en el canal VHF en uso o en la frecuencia VHF de urgencia y en otros canales apropiados a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder. De ser conveniente y si las circunstancias lo permiten, también debería recurrir para ello a otro equipo como, por ejemplo, transpondedores de a bordo y enlaces de datos; y
- b) continuar el vuelo de conformidad con los procedimientos especiales para las contingencias en vuelo, cuando dichos procedimientos hayan sido establecidos y promulgados en los *Procedimientos suplementarios regionales* (Doc 7030); o
- c) si no se hubieran establecido procedimientos regionales aplicables al caso, continuar el vuelo a un nivel que difiera de los niveles de crucero utilizados normalmente por los vuelos IFR:
 - 1) 150 m (500 ft) en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 300 m (1 000 ft); o
 - 2) 300 m (1 000 ft) en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 600 m (2 000 ft).

Nota.— En 3.8 del presente Anexo se indican las medidas que debe tomar la aeronave que sea interceptada mientras es objeto de un acto de interferencia ilícita.

EXTRACTOS DEL ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES, PARTE I — TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL — AVIONES

CAPÍTULO 13. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN^{††}

13.1 Operaciones comerciales interiores

Recomendación.— *Todos los Estados contratantes deberían aplicar también a las operaciones comerciales interiores (servicios aéreos) las normas y métodos recomendados internacionales que se prescriben en el capítulo.*

13.2 Seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo

13.2.1 En todas las aeronaves provistas de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta puerta deberá poder trabarse y deberán proporcionarse los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa o violaciones de seguridad en la cabina.

^{††} En el contexto de este capítulo, el término “seguridad de la aviación” se emplea en el sentido de prevención de actos ilícitos contra la aviación civil.

13.2.2 Todos los aviones de pasajeros:

- a) de masa máxima certificada de despegue superior a 54 500 kg; o
- b) de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg con capacidad de asientos de pasajeros superior a 19; o
- c) con capacidad de asientos de pasajeros superior a 60

estarán equipados con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta podrá trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto.

13.2.3 En todos los aviones provistos de puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo, de conformidad con 13.2.2:

- a) dicha puerta estará trabada desde el momento en que se cierren todas las puertas exteriores después del embarque hasta que cualquiera de dichas puertas se abra para el desembarque, excepto cuando sea necesario permitir el acceso y salida de personas autorizadas; y
- b) se proporcionarán los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.

13.2.4 **Recomendación.**— *Todas las aeronaves de pasajeros deberían estar equipadas, cuando sea posible, con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, y las intrusiones por la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta debería poder trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto.*

13.2.5 **Recomendación.**— *En todas las aeronaves que están equipadas con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo de conformidad con 13.2.4:*

- a) *la puerta debería poder trabarse desde el momento en que se cierren todas las puertas exteriores después del embarque hasta que cualquiera de dichas puertas se abra para el desembarque, excepto cuando sea necesario para permitir la entrada y salida de personas autorizadas; y*
- b) *deberían proporcionarse los medios para vigilar desde cualquiera de los puestos de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que soliciten entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.*

13.3 Lista de verificación para los procedimientos de búsqueda en el avión

Todo explotador se asegurará de que se disponga a bordo de la lista de verificación de los procedimientos de búsqueda de bombas que deben emplearse en caso de sospecha de sabotaje y para inspeccionar los aviones cuando exista una sospecha bien fundada de que el avión pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, a fin de ver si hay armas ocultas, explosivos u otros artefactos peligrosos. La lista de verificación estará acompañada de orientaciones sobre las medidas apropiadas que deben adoptarse en caso de encontrarse una bomba o un objeto sospechoso y de información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, en el caso concreto de cada aeronave.

13.4 Programas de instrucción

13.4.1 Todo explotador establecerá y mantendrá un programa aprobado de instrucción en materia de seguridad que asegure que los miembros de la tripulación actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita. Este programa deberá incluir, como mínimo, los elementos siguientes:

- a) determinación de la gravedad de cada incidente;
- b) comunicación y coordinación de la tripulación;
- c) respuestas de defensa propia apropiadas;
- d) uso de dispositivos de protección que no sean letales asignados a los miembros de la tripulación para los cuales el Estado del explotador autoriza la utilización;
- e) comprensión del comportamiento de los terroristas para mejorar la capacidad de los miembros de la tripulación con respecto al comportamiento de los secuestradores y respuesta de los pasajeros;
- f) ejercicios de instrucción en situaciones reales con respecto a diversas amenazas;
- g) procedimientos en el puesto de pilotaje para proteger el avión; y
- h) procedimientos de búsqueda en el avión y orientación con respecto a los lugares de riesgo mínimo para colocar una bomba, cuando sea posible.

13.4.2 El explotador también establecerá y mantendrá un programa de instrucción para familiarizar a los empleados apropiados con las medidas y técnicas preventivas atinentes a los pasajeros, equipajes, carga, correo, equipo, repuestos y suministros que se hayan de transportar, de manera que dichos empleados contribuyan a la prevención de actos de sabotaje u otras formas de interferencia ilícita.

13.5 Notificación de actos de interferencia ilícita

Después de ocurrido un acto de interferencia ilícita, el piloto al mando presentará, sin demoras, un informe sobre dicho acto a la autoridad local designada.

13.6 Varios

13.6.1 **Recomendación.**— *Deberían preverse medios especializados para atenuar y orientar el efecto de explosiones a fin de utilizarlos en el lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.*

13.6.2 **Recomendación.**— *Cuando un explotador acepte transportar armas que se les han retirado a los pasajeros, en la aeronave debería haber un lugar previsto para colocar dichas armas a fin de que sean inaccesibles a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.*

EXTRACTOS DEL ANEXO 8 — AERONAVEGABILIDAD**PARTE III. AVIONES GRANDES****PARTE IIIA. AVIONES DE MÁS DE 5 700 KG PARA LOS QUE SE SOLICITÓ
LA CERTIFICACIÓN EL 13 DE JUNIO DE 1960 O MÁS TARDE
PERO ANTES DEL 2 DE MARZO DE 2004**

.....

CAPÍTULO 11. SEGURIDAD

.....

11.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60 y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, en el diseño de aviones se preverá un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, de manera de mitigar los efectos de una bomba para el avión y sus ocupantes.

11.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo

Recomendación.— *En todos los aviones que según el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, han de estar provistos de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo y para los cuales se presentó ante la autoridad nacional competente una solicitud de enmienda del certificado de tipo para incluir un diseño de tipo derivado, debería considerarse la posibilidad de reforzar los mamparos, pisos y techos del compartimiento de forma tal que resistan la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, al igual que las intrusiones por la fuerza, cuando dichas áreas sean accesibles para las/los pasajeras/os y la tripulación de cabina durante el vuelo.*

Nota.— *Las normas y los métodos recomendados aplicables a los requisitos relativos a la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo de todos los aviones comerciales de pasajeros figuran en el Anexo 6, Parte I, capítulo 13.*

11.4 Diseño interior

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60 y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, se preverán características de diseño que impidan ocultar fácilmente armas, explosivos u otros objetos peligrosos a bordo y que faciliten los procedimientos de registro para localizar dichos objetos.

**PARTE IIIB. AVIONES DE MÁS DE 5 700 KG PARA LOS QUE SE SOLICITÓ
LA CERTIFICACIÓN EL 2 DE MARZO DE 2004 O MÁS TARDE**

.....

CAPÍTULO 10. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

.....

10.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, en el diseño de aviones se preverá un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, de manera de mitigar los efectos de una bomba para el avión y sus ocupantes.

10.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo

10.3.1 En todos los aviones que según el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, han de estar provistos de una puerta aprobada en el compartimiento de la tripulación de vuelo y para los cuales se haya solicitado a la autoridad nacional que corresponda un certificado de tipo el 20 de mayo de 2006 o después de dicha fecha, los mamparos, pisos y techos del compartimiento de la tripulación de vuelo estarán diseñados de forma de resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones por la fuerza, cuando dichas áreas sean accesibles para las/los pasajeras/os y la tripulación de cabina durante el vuelo.

10.3.2 **Recomendación.**— *En todos los aviones que según el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, han de estar provistos de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo y para los cuales se haya presentado ante la autoridad nacional competente, el 20 de mayo de 2006 o después, una solicitud de enmienda del certificado de tipo para incluir un diseño de tipo derivado, debería considerarse la posibilidad de reforzar los mamparos, pisos y techos del compartimiento de la tripulación de vuelo de forma tal que resistan la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, al igual que las intrusiones por la fuerza, cuando dichas áreas sean accesibles para las/los pasajeras/os y la tripulación de cabina durante el vuelo.*

Nota.— *Las normas y los métodos recomendados relativos a los requisitos de la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo en todos los aviones comerciales de pasajeras/os figuran en el Anexo 6, Parte I, capítulo 13.*

10.4 Diseño interior

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, se preverán características de diseño que impidan ocultar fácilmente armas, explosivos u otros objetos peligrosos a bordo y que faciliten los procedimientos de registro para localizar dichos objetos.

EXTRACTOS DEL ANEXO 9 — FACILITACIÓN

CAPÍTULO 2. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

A. Generalidades

.....

2.2 Al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, los Estados contratantes tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda.

.....

CAPÍTULO 3. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

A. Generalidades

.....

3.2 Al elaborar procedimientos destinados a aplicar eficazmente los controles de fronteras respecto a los pasajeros y las tripulaciones, los Estados contratantes tendrán presente la utilización de medidas de seguridad aeronáutica, integridad fronteriza, control de estupefacientes y control de inmigración, cuando corresponda.

.....

3.4 Los Estados contratantes no prorrogarán la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica.

Nota.— Las especificaciones para documentos de viaje de lectura mecánica (Doc 9303) no permiten que se alteren la fecha de expiración ni otros datos de la zona de lectura mecánica.

.....

C. Seguridad de los documentos de viaje

.....

3.7 Los Estados contratantes actualizarán regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de sus documentos de viaje, a fin de impedir su uso indebido y facilitar la detección en los casos en que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal.

3.8 Los Estados contratantes establecerán controles a fin de protegerse contra el robo de sus documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.

3.8.1 Los Estados contratantes establecerán controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad.

3.9 Cuando los Estados contratantes expidan un eMRTD, lo harán de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*.

Nota.— Las especificaciones para los eMRTD se encuentran en el Doc 9303 de la OACI, en las Partes 9, 10, 11 y 12.

3.9.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que expiden o tienen la intención de expedir eMRTD deberían adherirse al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI.*

3.9.2 Los Estados contratantes que participen en el PKD de la OACI cargarán en él los datos necesarios para la autenticación de todos los pasaportes electrónicos que expidan.

Nota.— El suministro de los certificados de autoridad de certificación firmante del país (C_{CSCA}) de los Estados contratantes en el momento de la primera utilización se considera el nivel mínimo de datos suficiente para cumplir esta norma. Se recomienda vigorosamente que se carguen las listas de revocación de certificados (CRL).

3.9.3 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes que realizan verificaciones de eMRTD en los controles fronterizos deberían adherirse al PKD de la OACI y usar la información disponible en el PKD para convalidar los eMRTD en los controles fronterizos.

3.10 Los Estados contratantes notificarán prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados, expedidos por el Estado, para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD).

3.10.1 **Método recomendado.**— En la medida de lo posible, cada Estado contratante debería verificar, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, los documentos de viaje de los individuos que viajan internacionalmente con respecto a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL.

.....

H. Inspección de documentos de viaje

3.31 Los Estados contratantes asistirán a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros a fin de prevenir el fraude y los abusos.

3.32 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían considerar la posibilidad de concertar acuerdos con otros Estados contratantes para permitir que se asignen “funcionarios de enlace” en los aeropuertos, para asistir a los explotadores de aeronaves a determinar la validez y autenticidad de los documentos de viaje de las personas que se embarcan.

3.33 Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que las personas lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este capítulo.

3.33.1 Las autoridades competentes de cada Estado contratante se incautarán de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. Las autoridades competentes también se incautarán de los documentos de viaje de una persona que se presente pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje. Tales documentos se retirarán de la circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado, salvo en casos en que las autoridades públicas retengan los documentos con fines de cumplimiento de la ley. Las autoridades públicas que se hayan incautado de los documentos de viaje en cuestión notificarán a las autoridades correspondientes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática de dicho Estado.

3.33.2 Los Estados contratantes no exigirán que los explotadores de aeronaves se incauten de los documentos mencionados en la Norma 3.33.1.

3.33.3 Los Estados contratantes no exigirán que un explotador de aeronaves transporte a un pasajero desde un punto de salida o tránsito, al destino final previsto, cuando el Estado haya determinado que el documento de viaje presentado por dicho pasajero es fraudulento, falsificado o imitado o está en poder de una persona que no es el legítimo titular.

Nota.— Nada en esta disposición deberá interpretarse en el sentido de impedir el regreso de pasajeros no admisibles cuyos documentos de viaje sean fraudulentos, falsificados o imitados o estén en poder de un impostor y hayan sido incautados por un Estado contratante de conformidad con la Norma 3.33.1 y que viajen con una carta de envío emitida de conformidad con la Norma 5.7.

3.33.4 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería considerar la introducción de sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) a fin de facilitar y acelerar el despacho de las personas que entran o salen por vía aérea.*

3.33.5 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que utilicen sistemas ABC deberían, de conformidad con 3.9.2 y 3.10.1, usar la información del PKD disponible para validar los eMRTD; llevar a cabo el cotejo biométrico con el fin de establecer que el pasajero es el titular legítimo del documento; e indagar en la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL, así como en otros registros de control fronterizo, con el propósito de determinar la admisibilidad para cruzar la frontera.*

3.33.6 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que utilicen sistemas ABC deberían asegurarse de que en los puntos de acceso se cuente con personal suficiente, cuando estén en servicio, para garantizar un flujo sin interrupciones de pasajeros y una respuesta rápida ante toda situación que pueda comprometer la seguridad operacional y la integridad en caso de funcionamiento defectuoso del sistema.*

.....

M. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves

.....

3.62 Si los Estados contratantes expiden los certificados de miembro de tripulación, éstos deberían expedirse únicamente en forma de tarjetas de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, Parte 5.

.....

3.64 Los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación sólo se expedirán después de que la autoridad pública competente o la autoridad designada para hacerlo en su nombre, haya llevado a cabo una verificación de antecedentes. Además, para la expedición de los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación, se establecerán controles adecuados tales como la certificación de la situación de empleo del solicitante antes de la expedición, controles de las existencias de tarjetas en blanco y requisitos de responsabilidad del personal encargado de la expedición.

.....

CAPÍTULO 4. ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS

A. Generalidades

.....

4.6 Los Estados contratantes no exigirán normalmente la inspección física de la carga que haya de importarse o exportarse y utilizarán la gestión de riesgos para determinar qué mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección.

4.7 Siempre que sea posible, y para una mayor eficiencia, se utilizarán técnicas modernas de registro o inspección para facilitar la inspección física de las mercancías que hayan de importarse o exportarse.

.....

CAPÍTULO 5. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS

.....

B. Personas no admisibles

.....

5.8 Los Estados contratantes que tengan razones para creer que una persona no admisible podría oponer resistencia a su retiro, lo notificarán al explotador de aeronaves pertinente con la máxima antelación posible a la salida prevista de modo que éste pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo.

.....

C. Personas deportadas

.....

5.19 Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, los Estados contratantes pondrán a disposición de éste la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo:

- a) una copia de la orden de deportación, si la ley del Estado contratante lo permite;
- b) una evaluación de riesgo efectuada por el Estado para determinar si la persona deportada está en condiciones de ser retirada con o sin acompañamiento de custodia, en particular teniendo en cuenta su aptitud médica, psíquica y física para el transporte, su voluntad o falta de voluntad de realizar el viaje, patrones de comportamiento y antecedentes de violencia, y/o toda otra información pertinente que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
- c) los nombres y nacionalidades del personal de escolta.

Nota.— Para cerciorarse de que existe coordinación en las normas sobre facilitación y seguridad, conviene tener en cuenta las disposiciones aplicables del Anexo 17, capítulo 4.

5.19.1 El explotador de aeronaves o el piloto al mando tendrán derecho de denegar el transporte de la persona deportada a bordo de determinado vuelo cuando existan inquietudes razonables relacionadas con la seguridad operacional o la protección del vuelo en cuestión.

Nota.— Se hace referencia al Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 – distribución limitada) de la OACI, párrafos 12.2.1.3 y 12.2.1.6.

.....

**CAPÍTULO 6. AEROPUERTOS INTERNACIONALES —
INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO****A. Generalidades**

.....

6.1.4 Cada Estado contratante, en consulta con los explotadores de aeropuertos, garantizará que las instalaciones y servicios que se proporcionen en los aeropuertos internacionales sean, en lo posible, flexibles y susceptibles de ampliación, para poder responder al crecimiento del tráfico, a un mayor número de medidas de seguridad a raíz de un incremento de la amenaza, o a otras modificaciones para apoyar medidas de integridad fronteriza.

Nota.— Respecto a las necesidades en materia de seguridad de la aviación, véase la disposición pertinente del Anexo 17, capítulo 2, 2.3.*

.....

B. Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos

III. Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes

.....

6.16 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería permitir que los explotadores de aeropuertos y de aeronaves proporcionen instalaciones y servicios de presentación y facturación fuera del aeropuerto, siempre y cuando se cumplan todas las medidas de seguridad de la aviación necesarias y otros requisitos en materia de control.*

6.17 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que el personal de seguridad de la aviación y/o de control fronterizo utilice técnicas eficientes de inspección y registro al realizar el registro de los pasajeros y de su equipaje, a fin de facilitar la salida de las aeronaves.*

Nota.— Cuando haya que realizar un registro físico, debería garantizarse la privacidad de los pasajeros. De preferencia deberían utilizarse habitaciones privadas; sin embargo, podrían utilizarse cortinas o biombos portátiles. Los registros físicos deberían realizarlos personas del mismo sexo que los pasajeros en cuestión.

E. Pasajeros insubordinados

6.45 A fin de disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores, cada Estado contratante fomentará entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable.

6.46 Cada Estado contratante tomará medidas para asegurar que se proporcione capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros.

Nota.— El Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Doc 10117) contiene la orientación pertinente.

.....

* La disposición dice lo siguiente:

Recomendación.— *Cada Estado contratante debería disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.*

CAPÍTULO 9. SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS

A. Generalidades

9.1 Los Estados contratantes que requieran de los explotadores de aeronaves el intercambio de información anticipada sobre los pasajeros (API)/API interactiva (iAPI) y/o datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) crearán una ventanilla única de ingreso de datos del pasajero para cada categoría, o ambas categorías de datos combinadas, que permita a las partes pertinentes presentar información normalizada, con un punto común de entrada para la transmisión de datos, a fin de cumplir todos los requisitos correspondientes a los datos sobre los pasajeros y la tripulación de esa jurisdicción.

9.1.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que requieran el intercambio de datos sobre los pasajeros y la tripulación de los explotadores de aeronaves deberían considerar la creación de una ventanilla única de ingreso de datos de los pasajeros para ambas categorías de datos combinadas.*

9.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían brindar el nivel adecuado de asistencia operacional y técnica las 24 horas del día (ininterrumpidamente) para analizar toda falla o interrupción del servicio y tomar las medidas necesarias para restaurarlo tan pronto como sea posible.*

9.3 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían establecer y poner en práctica procedimientos adecuados de notificación y de restablecimiento del servicio tanto para el mantenimiento programado de los sistemas de información como para fallas e interrupciones no programadas del servicio.*

9.4 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían proporcionar el nivel apropiado de apoyo para el contacto (cuando sea posible, las 24 horas del día, en forma ininterrumpida).*

9.5 Los Estados contratantes no requerirán de los explotadores de aeronaves elementos de datos no normalizados como parte de las disposiciones sobre API, iAPI y/o PNR.

9.6 Cuando consideren requerir elementos que se desvíen de las normas, los Estados contratantes presentarán una petición al Comité de Enlace OMA/IATA/OACI junto con el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA mediante un proceso de examen y aprobación para que se incluya el elemento de datos en las directrices.

B. Información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API)

9.7 Cada Estado contratante establecerá un Sistema de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API).

Nota.— *El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el párrafo 9 de su Resolución 2178 (2014), “[e]xhorta a los Estados Miembros a que exijan que las compañías aéreas que operan en sus territorios proporcionen información por adelantado sobre las/los pasajeras/os a las autoridades nacionales competentes a fin de detectar la salida de su territorio, o el intento de entrada o tránsito por él, en aviones civiles, de las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999) y 1989 (2011) (en adelante, “el Comité”), y exhorta también a los Estados Miembros a que denuncien al Comité toda salida de esas personas de su territorio, o intento de entrada o tránsito por él, y a que intercambien esa información con el Estado de residencia o de nacionalidad, según proceda y de conformidad con la legislación nacional y las obligaciones internacionales que les incumban”.*

9.8 El sistema API de cada Estado contratante estará respaldado jurídicamente en forma apropiada (por ejemplo, entre otros, por legislación, reglamentos o decretos) y se ajustará a las normas reconocidas internacionalmente que se aplican a la API.

Nota 1.— La API comprende la captura de los datos biográficos y los detalles del vuelo de una persona pasajera o miembro de la tripulación por parte del explotador de aeronaves antes de la salida. Esta información se transmite en forma electrónica a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Por lo tanto, los detalles de las personas pasajeras y miembros de la tripulación se reciben antes de la salida o llegada del vuelo.

Nota 2.— Los mensajes UN/EDIFACT PAXLST son electrónicos, normalizados y están concebidos específicamente, como subconjunto del UN/EDIFACT, para manejar transmisiones (electrónicas) de manifiestos de pasajeras/os. UN/EDIFACT significa “Reglamento de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte”. El reglamento comprende un conjunto de normas, directorios y directrices acordados a nivel internacional para el intercambio electrónico de datos estructurados y, en particular, que se relacionan con el comercio de productos y servicios entre sistemas de información computadorizados independientes. La OMA, la IATA y la OACI han convenido mutuamente en el conjunto máximo de datos API que debería incorporarse en los mensajes PAXLST que los explotadores de aeronaves deben usar para transmitir dichos datos a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Se prevé que la norma UN/EDIFACT podrá complementarse mediante técnicas modernas de transmisión de mensajes, tales como estándares XML internacionales o técnicas basadas en la web.

Nota 3.— Con su estructura de formato actual, el mensaje UN/EDIFACT PAXLST no podrá utilizarse en la aviación general.

Nota 4.— El mensaje UN/EDIFACT PAXLST se define actualmente en las directrices internacionalmente reconocidas de la OMA/IATA/OACI.

9.9 Método recomendado.— *Cada Estado contratante que elabore legislación para implantar un sistema API debería considerar la elaboración de reglamentos armonizados en los que se satisfagan las necesidades de todos los organismos afectados, se defina un conjunto común de elementos de datos API requeridos para esa jurisdicción de acuerdo con las normas para la creación de mensajes y se designe un organismo gubernamental para que reciba los datos API en nombre de todos los demás organismos.*

9.10 Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, los Estados contratantes sólo exigirán los elementos de los datos que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST.

9.11 Los Estados contratantes no penalizarán ni responsabilizarán a un explotador de aeronaves por discrepancias en el intercambio de datos sobre pasajeras y pasajeros cuando el explotador de aeronaves haya recolectado y proporcionado información anticipada exacta sobre un/a pasajero/a basándose en un documento de viaje presentado, que sea válido para el viaje y el/la pasajero/a presente a la llegada un segundo documento de viaje válido para dicho viaje.

9.12 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían procurar reducir al mínimo el número de veces que se transmiten datos API para un determinado vuelo.*

9.13 Si un Estado contratante requiere intercambiar datos API, deberá tratar, en la mayor medida posible, de limitar la carga operacional y administrativa a los explotadores de aeronaves, mejorando al mismo tiempo la facilitación de las/los pasajeras/os.

9.14 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían abstenerse de imponer multas y sanciones a los explotadores de aeronaves por los errores ocasionados por una falla de los sistemas que haya podido dar como resultado la no transmisión de datos, o la transmisión de datos alterados, a las autoridades competentes de conformidad con los sistemas API.*

9.15 Los Estados contratantes que exijan que los datos de las/los pasajeras/os se transmitan electrónicamente por medio de un sistema API no deberán exigir además un manifiesto de pasajeras/os impreso.

9.16 Método recomendado.— *Cada Estado contratante debería considerar la introducción de un Sistema interactivo de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (iAPI).*

9.17 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que se propongan implantar un sistema iAPI deberían:*

- a) *procurar minimizar el impacto en los actuales sistemas e infraestructuras técnicas de los explotadores de aeronaves consultándolos antes de desarrollar e implantar los sistemas iAPI;*
- b) *trabajar conjuntamente con los explotadores de aeronaves a fin de desarrollar sistemas iAPI que se integren a las interfaces de control de salidas de los explotadores de aeronaves; y*
- c) *seguir las Directrices relativas a la información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API) adoptadas por OMA/IATA/OACI cuando exijan la implantación de los sistemas iAPI.*

9.18 **Método recomendado.**— *Los sistemas API de los Estados contratantes y de los explotadores de aeronaves, incluidos sus sistemas iAPI, deberían ser capaces de funcionar las 24 horas del día y debería contarse con procedimientos que permitan minimizar los inconvenientes en caso de interrupción del servicio o falla de los sistemas.*

.....

D. Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)

9.24 Cada Estado contratante:

- a) establecerá los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) de los vuelos con origen o destino en su territorio con el respaldo del marco jurídico y administrativo apropiado (legislación, reglamentación o decreto, entre otras) y con ajuste a todas las normas del Anexo 9, sección D, capítulo 9;
- b) alineará sus requisitos de datos del PNR y el tratamiento de los mismos con las instrucciones que figuran en las *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)* (Doc 9944) de la OACI y en los textos de orientación sobre la utilización de los mensajes PNRGOV publicados y actualizados por la OMA y respaldados por la OACI y la IATA; y
- c) adoptarán e implantarán el mensaje PNRGOV basado en el EDIFACT como método primario para la transferencia línea aérea-gobierno de datos del PNR a fin de garantizar la interoperabilidad mundial.

Nota 1.— El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su Resolución 2396 (2017) párrafo 12, decidió que los Estados miembros, en aras del cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, dispongan los medios para reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y se aseguren de que todas sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan los datos del PNR, en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar delitos de terrorismo y los viajes conexos.

Nota 2.— El mensaje PNRGOV es un mensaje electrónico normalizado respaldado por OMA/OACI/IATA. Según el sistema concreto de control de reservas y salidas de los explotadores de aeronaves, los elementos de datos específicos recopilados y almacenados por los explotadores de aeronaves pueden transmitirse con eficiencia utilizando esta estructura de mensajes normalizados.

9.25 Los Estados contratantes, actuando en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales:

- a) identificarán claramente en su marco jurídico y administrativo los datos del PNR que han de usarse en sus operaciones;
- b) establecerán claramente los fines para los cuales las autoridades podrán usar los datos del PNR, los que no podrán ser más amplios de lo necesario en función de los objetivos a cumplir, incluyendo en particular el mantenimiento del orden y la seguridad de las fronteras en la lucha contra el terrorismo y los delitos graves; y

- c) limitarán la divulgación de datos del PNR a otras autoridades del mismo Estado o de otros Estados contratantes que ejerzan funciones relacionadas con el fin para el cual se procesan los datos del PNR, incluyendo en particular el mantenimiento del orden y la seguridad de las fronteras, y dispondrán protecciones semejantes a las brindadas por la autoridad informante.

9.26 Los Estados contratantes:

- a) impedirán el acceso, la divulgación y el uso no autorizados de los datos del PNR, y su marco jurídico preverá sanciones por uso indebido, acceso no autorizado y divulgación no autorizada;
- b) garantizarán que las salvaguardias que se apliquen a la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR se apliquen a todas las personas sin diferenciación ilícita;
- c) dispondrán que se informe a las personas sobre la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR y las correspondientes normas de protección de la privacidad;
- d) adoptarán medidas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves informen a sus clientes acerca de la transferencia de los datos del PNR;
- e) establecerán mecanismos administrativos y judiciales de reparación para permitir que las personas dispongan de una vía de recurso en caso de procesamiento ilícito de sus datos del PNR por parte de las autoridades públicas; y
- f) dispondrán mecanismos apropiados, establecidos en su marco jurídico y administrativo, para que las personas puedan acceder a sus datos del PNR y solicitar las correcciones, eliminaciones o anotaciones que sean necesarias.

9.27 **Método recomendado.**— *Sujeto a las restricciones que resulten necesarias y guarden la debida proporción, los Estados contratantes deberían notificar a las personas acerca del procesamiento de sus datos del PNR e informarles acerca de los derechos y medios de reparación a su alcance establecidos en su marco jurídico y administrativo.*

9.28 Los Estados contratantes:

- a) basarán el procesamiento automatizado de los datos del PNR en criterios objetivos, precisos y confiables que indiquen efectivamente la existencia de un riesgo, sin diferenciación ilícita; y
- b) no tomarán decisiones que generen medidas que puedan afectar de manera significativamente adversa a los intereses jurídicos de las personas basándose exclusivamente en el procesamiento automatizado de los datos del PNR.

9.29 Los Estados contratantes designarán una (o más) autoridades internas competentes de acuerdo con su marco jurídico y administrativo que estarán facultadas para realizar la supervisión independiente de la protección de los datos del PNR y determinar si la recopilación, uso, procesamiento y protección de dichos datos se realiza en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales.

9.30 Los Estados contratantes:

- a) no requerirán que los explotadores de aeronaves recopilen datos del PNR que no se necesiten como parte de sus procedimientos normales de funcionamiento, ni que filtren los datos antes de su transmisión; y
- b) no usarán datos del PNR que revelen el origen racial o étnico, las opiniones políticas, las creencias religiosas o filosóficas, la afiliación sindical, o datos sobre la salud, vida sexual u orientación sexual de las personas, excepto en circunstancias excepcionales e inminentes para proteger los intereses vitales de la persona a la que se refieren los datos o de otra persona física. En los casos en que se transfiera dicha información, los Estados contratantes eliminarán dichos datos tan pronto como sea posible.

9.31 Los Estados contratantes:

- a) retendrán los datos del PNR por un período establecido, según se defina en su marco jurídico y administrativo, que corresponderá al período necesario y que guarde proporción con los fines para los cuales se usen dichos datos;
- b) despersonalizarán tras un lapso regular predeterminado que no exceda del necesario conforme se defina en su legislación y políticas nacionales los datos del PNR retenidos que permitan la identificación directa de la persona a la que se refieran, excepto cuando se usen en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso relacionado con los fines establecidos en 9.25 b);
- c) únicamente volverán a personalizar (desenmascararán) los datos del PNR cuando se los use en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable para los fines establecidos en 9.25 b); y
- d) eliminarán o anonimizarán los datos del PNR al finalizar el período de retención, excepto cuando se los use en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso para los fines establecidos en 9.25 b).

Nota 1.— La despersonalización de los datos del PNR consiste en el enmascaramiento de la información que permite la identificación directa de una persona, sin impedir el uso de los datos del PNR con fines de mantenimiento del orden, mientras que la anonimización de los datos del PNR es la remoción permanente de la información acerca de la identidad de una persona de los registros del PNR.

Nota 2.— Esta norma no tiene por objeto restringir la actuación de la justicia penal de los Estados contratantes en el desarrollo de investigaciones, procesamientos y juicios vinculados a los fines señalados en 9.25 b).

9.32 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían retener los datos del PNR por un período máximo de cinco años a partir de su transferencia, excepto cuando se requieran en el curso de una investigación, procesamiento o acción judicial.*

9.33 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían despersonalizar los datos del PNR dentro de un plazo de seis meses y no más de dos años a partir de la transferencia de dichos datos.*

**EXTRACTOS DEL ANEXO 10 — TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS,
VOLUMEN IV — (SISTEMAS DE VIGILANCIA Y ANTICOLISIÓN)**

CAPÍTULO 2. GENERALIDADES

.....

2.1 RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)

.....

2.1.4 Códigos de respuesta en Modo A (impulsos de información)

.....

2.1.4.2 Se reservarán para usos especiales los códigos en Modo A siguientes:

2.1.4.2.1 El código 7700 para poder reconocer a una aeronave en estado de emergencia.

2.1.4.2.2 El código 7600 para poder reconocer a una aeronave con falla de radiocomunicaciones.

2.1.4.2.3 El código 7500 para poder reconocer a una aeronave que sea objeto de interferencia ilícita.

2.1.4.3 Se dispondrá lo necesario para que el equipo decodificador de tierra pueda reconocer inmediatamente los códigos 7500, 7600 y 7700 en Modo A.

EXTRACTOS DEL ANEXO 11 — *SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO*

CAPÍTULO 2. GENERALIDADES

.....

2.24 Servicios a las aeronaves en caso de una emergencia

2.24.1 Se dará la mayor atención, asistencia y prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita, según exijan las circunstancias.

Nota.— Para indicar que se encuentra en estado de emergencia una aeronave equipada con una capacidad apropiada de enlace de datos o un transpondedor SSR podría hacer funcionar el equipo en la forma siguiente:

- a) en el Modo A, código 7700; o
- b) en el Modo A, código 7500, para indicar en forma específica que está siendo objeto de interferencia ilícita; y/o
- c) activar la capacidad de emergencia o urgencia apropiada de la ADS-B o ADSC; y/o
- d) transmitir el mensaje de emergencia apropiado mediante CPDLC.

2.24.1.1 **Recomendación.**— *En caso de una emergencia, en las comunicaciones entre las dependencias ATS y las aeronaves deberían observarse los principios relativos a factores humanos.*

Nota.— Los textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos pueden encontrarse en el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).

2.24.2 Cuando se sepa o sospeche que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS atenderán con prontitud las solicitudes de dicha aeronave. Seguirá transmitiéndose la información que proceda para que el vuelo se realice con seguridad, y se tomarán las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases de vuelo, especialmente el aterrizaje, en condiciones de seguridad.

2.24.3 Cuando se sepa o sospeche que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS, de conformidad con los procedimientos acordados localmente, informarán inmediatamente a la autoridad competente designada por el Estado e intercambiarán la información necesaria con el explotador o su representante designado.

Nota 1.— En el caso de una aeronave extraviada o no identificada, puede haber sospecha de que sea objeto de interferencia ilícita. Véase 2.251.3.

Nota 2.— En 2.25.1, figuran procedimientos para afrontar situaciones de aeronaves extraviadas o no identificadas.

Nota 3.— En los PANS-ATM (Doc 4444), Capítulo 15, 15.1.3, figuran procedimientos más concretos relacionados con la interferencia ilícita.

.....

CAPÍTULO 5. SERVICIO DE ALERTA

5.1 Aplicación

5.1.1 Se suministrará servicio de alerta:

- a) a todas las aeronaves a las cuales se suministre servicio de control de tránsito aéreo;
- b) en la medida de lo posible, a todas las demás aeronaves que hayan presentado un plan de vuelo o de las que, por otros medios, tengan conocimiento los servicios de tránsito aéreo; y
- c) a todas las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita.

.....

5.2 Notificación a los centros coordinadores de salvamento

5.2.1 Con excepción de lo prescrito en 5.5.1 y sin perjuicio de cualesquiera otras circunstancias que aconsejen tal medida, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo notificarán inmediatamente a los centros coordinadores de salvamento que consideran que una aeronave se encuentra en estado de emergencia de conformidad con lo siguiente:

.....

b) *Fase de alerta:*

- 1) cuando, transcurrida la fase de incertidumbre, en las subsiguientes tentativas para establecer comunicación con la aeronave, o en las averiguaciones hechas de otras fuentes pertinentes, no se consiguen noticias de la aeronave; o
- 2) cuando una aeronave haya sido autorizada para aterrizar y no lo haga dentro de los cinco minutos siguientes a la hora prevista de aterrizaje y no se haya podido restablecer la comunicación con la aeronave; o
- 3) cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave no son normales, pero no hasta el extremo de que sea probable un aterrizaje forzoso,

a menos que haya indicios favorables en cuanto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes; o

- 4) cuando se sepa o se sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita.

.....

5.5 Información para el explotador

5.5.1 Cuando un control de área, o un centro de información de vuelo, decida que una aeronave está en la fase de incertidumbre o de alerta, se lo notificará al explotador, en cuanto sea posible, antes de comunicarlo al centro coordinador de salvamento.

Nota.— Si una aeronave está en la fase de peligro, se tiene que notificar inmediatamente al centro coordinador de salvamento, de acuerdo con 5.2.1.

5.5.2 Toda la información que el centro de control de área o de información de vuelo haya notificado al centro coordinador de salvamento, se comunicará igualmente sin demora al explotador, siempre que esto sea posible.

5.6 Información destinada a las aeronaves que se encuentran en las proximidades de una aeronave en estado de emergencia

5.6.1 Cuando una dependencia de servicios de tránsito aéreo establezca que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, informará a otras aeronaves que se sepa que están en la proximidad de la aeronave en cuestión, de la naturaleza de la emergencia tan pronto como sea posible, excepto según se dispone en 5.6.2.

5.6.2 Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo sepa o sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita, no se hará ninguna referencia en las comunicaciones ATS aeroterrestres a la naturaleza de la emergencia, a menos que en las comunicaciones procedentes de la aeronave afectada se haya hecho referencia a la misma con anterioridad y se tenga la certeza de que tal referencia no agravará la situación.

**EXTRACTO DEL ANEXO 13 — INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE AVIACIÓN**

CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN

.....

ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

.....

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

.....

Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación

5.11 Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

**EXTRACTOS DEL ANEXO 14 — AERÓDROMOS, VOLUMEN I —
DISEÑO Y OPERACIONES DE AERÓDROMOS**

CAPÍTULO 3. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

.....

3.14 Puesto de estacionamiento aislado para aeronaves

3.14.1 Se designará un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves o se informará a la torre de control del aeródromo de un área o áreas adecuadas para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita, o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo.

3.14.2 **Recomendación.**— *El puesto de estacionamiento aislado para aeronaves debería estar ubicado a la máxima distancia posible, pero en ningún caso a menos de 100 m de los otros puestos de estacionamiento, edificios o áreas públicas, etc. Debería tenerse especial cuidado en asegurar que el puesto de estacionamiento no esté ubicado sobre instalaciones subterráneas de servicio, tales como gas y combustible de aviación, y, dentro de lo posible, cables eléctricos o de comunicaciones.*

.....

CAPÍTULO 5. AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN

.....

5.3 Luces

.....

5.3.24 Iluminación de plataforma con proyectores (Véanse también 5.3.17.1 y 5.3.18.1)

Aplicación

5.3.24.1 **Recomendación.**— *Debería suministrarse iluminación con proyectores en las plataformas, en las instalaciones de deshielo/antihielo y en los puestos designados para estacionamiento aislado de aeronaves, destinados a utilizarse por la noche.*

Nota 1.— Cuando las instalaciones de deshielo/antihielo están situadas muy cerca de la pista y la iluminación permanente con proyectores pudiera resultar confusa para los pilotos, podrían requerirse otros medios de iluminación de la instalación.

Nota 2.— La designación de un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves se especifica en 3.14.

Nota 3.— En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4, se da orientación sobre la iluminación de la plataforma con proyectores.

.....

CAPÍTULO 8. SISTEMAS ELÉCTRICOS

8.1 Sistemas de suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea

.....

Aplicación

.....

8.1.10 **Recomendación.**— *Debería proveerse una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de suministrar energía eléctrica en caso de que fallara la fuente principal a las siguientes instalaciones de aeródromo:*

.....

e) la iluminación indispensable para fines de seguridad, si se provee de acuerdo con 9.11;

.....

CAPÍTULO 9. SERVICIOS OPERACIONALES, EQUIPO E INSTALACIONES DE AERÓDROMO

9.1 Planificación para casos de emergencia en los aeródromos

Generalidades

Nota de introducción.— La planificación para casos de emergencia en los aeródromos es el procedimiento mediante el cual se hacen preparativos en un aeródromo para hacer frente a una emergencia que se presente en el propio aeródromo o en sus inmediaciones. La finalidad de dicha planificación consiste en reducir al mínimo las repercusiones de una emergencia, especialmente por lo que respecta a salvar vidas humanas y no interrumpir las operaciones de las aeronaves. El plan de emergencia de aeródromo determina los procedimientos que deben seguirse para coordinar la intervención de las distintas entidades del aeródromo (o servicios) y la de las entidades de la comunidad circundante que pudieran prestar ayuda mediante su intervención. En el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 7, figura texto de orientación destinado a ayudar a las autoridades competentes en la planificación para casos de emergencia en los aeródromos.

9.1.1 En todo aeródromo se establecerá un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el aeródromo.

9.1.2 El plan de emergencia del aeródromo deberá prever la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en un aeródromo o en sus inmediaciones.

Nota 1.— Algunos ejemplos de emergencia son los siguientes: emergencias que afectan a las aeronaves, casos de sabotaje incluyendo amenazas de bombas, actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, incidentes debidos a mercancías peligrosas, incendios de edificios, catástrofes naturales y emergencias de salud pública.

.....

9.1.3 El plan deberá coordinar la intervención o participación de todas las entidades existentes que, a juicio de la autoridad competente, pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia.

Nota 1.— Entre dichas entidades pueden citarse las siguientes:

- en el aeródromo: las dependencias de control de tránsito aéreo, los servicios de salvamento y extinción de incendios, la administración del aeródromo, los servicios médicos y de ambulancia, los explotadores de aeronaves, los servicios de seguridad y la policía;
- fuera del aeródromo: los cuartelillos de bomberos, la policía, las autoridades de salud pública (incluidos los servicios médicos, de ambulancia, de hospital y la salud pública), las entidades militares y las patrullas portuarias o guardacostas.

.....

9.1.4 **Recomendación.**— El plan debería prever, de ser necesario, la cooperación y coordinación con el centro coordinador de salvamento.

9.1.5 **Recomendación.**— El documento donde figure el plan para casos de emergencia en los aeródromos debería incluir, como mínimo, lo siguiente:

- a) tipos de emergencias previstas;

- b) entidades que intervienen en el plan;
- c) responsabilidad que debe asumir y papel que debe desempeñar cada una de las entidades, el centro de operaciones de emergencia y el puesto de mando, en cada tipo de emergencia;
- d) información sobre los nombres y números de teléfono de las oficinas o personas con las que se debe entrar en contacto en caso de una emergencia determinada; y
- e) un mapa cuadrulado del aeródromo y de sus inmediaciones.

.....

Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando

9.1.7 **Recomendación.**— Debería contarse con un centro de operaciones de emergencia fijo y un puesto de mando móvil, para utilizarlos durante una emergencia.

9.1.8 **Recomendación.**— El centro de operaciones de emergencia debería formar parte de las instalaciones y servicios de aeródromo y debería ser responsable de la coordinación y dirección general de la respuesta frente a una emergencia.

9.1.9 **Recomendación.**— El puesto de mando debería ser una instalación apta para ser transportada rápidamente al lugar de una emergencia, cuando sea necesario, y debería asumir la coordinación local de las entidades que deban hacer frente a la emergencia.

9.1.10 **Recomendación.**— Debería destinarse a una persona para que asuma la dirección del centro de operaciones de emergencia y, cuando sea conveniente, a otra persona para el puesto de mando.

Sistema de comunicaciones

9.1.11 **Recomendación.**— Deberían instalarse sistemas de comunicación adecuados que enlacen el puesto de mando y el centro de operaciones de emergencia entre sí y con las entidades que intervengan, de conformidad con el plan y con las necesidades peculiares del aeródromo.

Ensayo del plan de emergencia de aeródromo

9.1.12 El plan comprenderá procedimientos para verificar periódicamente si es adecuado y para analizar los resultados de la verificación a fin de mejorar su eficacia.

Nota.— En el plan estarán comprendidas todas las agencias que intervienen con su correspondiente equipo.

9.1.13 El plan se verificará mediante:

- a) prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años y prácticas de emergencia parciales en el año intermedio para garantizar que se hayan corregido las deficiencias detectadas durante la práctica de emergencia completa; o
- b) una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años;

y se examinará subsiguientemente, o después de que ocurriera una emergencia, para corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia.

Nota 1.— El objetivo de una práctica completa es asegurarse de que el plan es adecuado para hacer frente a diversas clases de emergencias. El objetivo de una práctica parcial es asegurarse de que reaccionan adecuadamente cada una de las agencias que intervienen y cada una de las partes del plan, p. ej., el sistema de comunicaciones. El objeto de las pruebas modulares es poder concentrar los esfuerzos en componentes específicos de los planes de emergencia establecidos.

Nota 2.— El Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 7, contiene texto de orientación sobre la planificación para casos de emergencia en los aeródromos.

.....

9.10 Vallas

Aplicación

.....

9.10.2 Se proveerá una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo vedada al público.

Nota 1.— Esto incluye la instalación de dispositivos adecuados en las cloacas, conductos, túneles, etc., cuando sea necesario para evitar el acceso.

Nota 2.— Puede que sean necesarias medidas especiales para restringir el acceso de personas sin autorización a las pistas o calles de rodaje que pasen por encima de caminos públicos.

9.10.3 Se proveerán medios de protección adecuados para impedir el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil ubicados fuera del aeródromo.

Emplazamiento

9.10.4 La valla o barrera se colocará de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zonas del aeródromo vitales para la operación segura de las aeronaves.

9.10.5 **Recomendación.**— *Cuando se considere necesario aumentar la seguridad, deberían despejarse las zonas a ambos lados de las vallas o barreras para facilitar la labor de las patrullas y hacer que sea más difícil el acceso no autorizado. Debería estudiarse si convendría establecer un camino circundante dentro del cercado de vallas del aeródromo, para uso del personal de mantenimiento y de las patrullas de seguridad.*

9.11 Iluminación para fines de seguridad

Recomendación.— *Cuando se considere conveniente por razones de seguridad, deberían iluminarse en los aeródromos a un nivel mínimo indispensable las vallas u otras barreras erigidas para la protección de la aviación civil internacional y sus instalaciones. Debería estudiarse si convendría instalar luces, de modo que quede iluminado el terreno a ambos lados de las vallas o barreras, especialmente en los puntos de acceso.*

**EXTRACTOS DEL ANEXO 18 — TRANSPORTE SIN RIESGOS
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA**

CAPÍTULO 2. CAMPO DE APLICACIÓN

.....

2.2 Instrucciones Técnicas sobre mercancías peligrosas

2.2.1 Todo Estado contratante tomará las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de las disposiciones detalladas contenidas en las Instrucciones Técnicas. Todo Estado contratante tomará además las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de las enmiendas de las Instrucciones Técnicas que puedan publicarse durante el período de vigencia establecido de una edición de las Instrucciones Técnicas.

2.2.2 **Recomendación.**— *Todo Estado contratante debería informar a la OACI de las dificultades encontradas en la aplicación de las Instrucciones Técnicas y sugerir las modificaciones que convendría introducir en las mismas.*

.....

CAPÍTULO 10. PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN

10.1 Establecimiento de programas de instrucción

Se establecerán y mantendrán programas de instrucción inicial y de repaso sobre mercancías peligrosas, de conformidad con lo prescrito en las Instrucciones Técnicas.

.....

**CAPÍTULO 13. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA SEGURIDAD
DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Todo Estado contratante establecerá medidas relativas a la seguridad de las mercancías peligrosas aplicables a los expedidores, explotadores y terceros que participen en el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, con miras a reducir al mínimo el robo o uso indebido de dichas mercancías que pueda poner en peligro a las personas, los bienes o el medio ambiente. Tales medidas deberían ser equivalentes a las disposiciones en materia de seguridad especificadas en otros Anexos y en las Instrucciones Técnicas.

**EXTRACTOS DEL DOC 9284 — INSTRUCCIONES TÉCNICAS
PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA**

Parte 1. GENERALIDADES

.....

Capítulo 4

INSTRUCCIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Partes de este capítulo resultan afectadas por las discrepancias estatales AE 2, BR 7, CA 11, HK 1, OM 2, VE 5, VE 6 véase la Tabla A-1

Nota.— En los casos en que la aplicación de disposiciones específicas de este capítulo sean diferentes de aquellas de la versión anterior de las Instrucciones Técnicas (p. ej., una evaluación en lugar de un ensayo para verificar el entendimiento o la aplicación de determinados aspectos de la instrucción que figuran en la Tabla 1-4), las disposiciones sobre instrucción contenidas en la Parte 1;4 de la Edición de 2019-2020 de las Instrucciones se proporcionan en el Adjunto 4 y pueden utilizarse hasta el 31 de diciembre de 2022.

4.1 ESTABLECIMIENTO DE PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Nota.— El programa de instrucción incluye elementos como metodología de diseño, evaluación, instrucción inicial y de repaso, cualificaciones y competencias de los instructores, registros de la instrucción y evaluación de la eficacia de la instrucción.

4.1.1 El empleador de personal que desempeña funciones destinadas a garantizar que las mercancías peligrosas se transporten de conformidad con las presentes Instrucciones, debe establecer y mantener un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas.

Nota. 1—En la Orientación relativa al enfoque basado en la competencia para la instrucción y evaluación sobre mercancías peligrosas (Doc 10147), se describe cómo puede garantizarse que el personal sea competente en el desempeño de las funciones de las que es responsable.

Nota 2.— Se requiere que el personal de seguridad que participa en la inspección de los pasajeros y la tripulación y su equipaje, y la inspección de la carga o el correo, reciba instrucción, independientemente del hecho de que el explotador que va a transportar al pasajero o carga transporte mercancías peligrosas como carga.

4.1.2 Todos los explotadores deben establecer un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas independientemente de que tengan o no aprobación para transportar mercancías peligrosas como carga.

4.1.3 El empleador, u otros por él, puede desarrollar e impartir los cursos de instrucción.

**EXTRACTOS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS
DE NAVEGACIÓN AÉREA — GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (DOC 4444)**

CAPÍTULO 5. MÉTODOS Y MÍNIMAS DE SEPARACIÓN

.....

5.2 DISPOSICIONES PARA LA SEPARACIÓN DEL TRÁNSITO CONTROLADO

.....

5.2.1.3 Deberían aplicarse separaciones mayores que las mínimas especificadas, siempre que circunstancias excepcionales, como la interferencia ilícita o dificultades de navegación, exijan precauciones adicionales. Sin embargo, esto debe hacerse teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, a fin de no entorpecer la corriente del tránsito por la aplicación de separaciones excesivas.

Nota.— La interferencia ilícita en una aeronave constituye un ejemplo de circunstancias excepcionales que podrían exigir la aplicación, entre la aeronave que está siendo objeto de interferencia ilícita y otras aeronaves, de separaciones mayores que las mínimas especificadas.

.....

CAPÍTULO 15. PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A EMERGENCIAS, FALLA DE COMUNICACIONES Y CONTINGENCIAS

15.1 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

15.1.1 Generalidades

15.1.1.1 La diversidad de circunstancias en que ocurre cada caso de emergencia, impide el establecimiento de procedimientos detallados y exactos que se han de seguir. Los procedimientos aquí descritos pueden servir de guía general al personal de los servicios de tránsito aéreo. Las dependencias de tránsito aéreo mantendrán la máxima coordinación, y se deja a juicio del personal la forma mejor en que han de atenderse los casos de emergencia.

Nota 1.— En el Capítulo 8, 8.8.1, figuran otros procedimientos que han de aplicarse en caso de emergencias y contingencias al utilizar un sistema de vigilancia ATS.

Nota 2.— Si el piloto de una aeronave que se enfrenta a una situación de emergencia ha recibido anteriormente instrucciones del ATC para seleccionar un código específico en el transpondedor y/o un modo de emergencia ADS-B específico, se mantendrá normalmente tal código y/o modo a no ser que en circunstancias especiales el piloto haya decidido o recibido instrucciones para actuar de otro modo. Cuando el ATC no haya solicitado que se ponga un código o modo de emergencia, el piloto pondrá el respondedor al Código 7700 en Modo A y/o el modo de emergencia ADS-B apropiado.

Nota 3.— Algunas aeronaves equipadas con aviónica ADS-B de primera generación tienen únicamente capacidad para la transmisión de alertas de emergencia generales, independientemente del código seleccionado por el piloto.

Nota 4.— Algunas aeronaves equipadas con aviónica ADS-B de primera generación no tienen la capacidad de activar la función IDENT en el transpondedor mientras está seleccionado el modo de emergencia y/o de urgencia.

15.1.1.2 Cuando una aeronave declara que está en una emergencia, la dependencia ATS debería adoptar las medidas apropiadas y pertinentes de la forma siguiente:

- a) a no ser que la tripulación de vuelo lo haya indicado claramente o se sepa por otros medios, adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse de la identificación y el tipo de aeronave, el tipo de emergencia, las intenciones de la tripulación de vuelo, así como la posición y nivel de vuelo de la aeronave;
- b) decidir acerca de la clase más apropiada de asistencia que pueda ofrecerse;
- c) conseguir la ayuda de cualquier otra dependencia ATS o de otros servicios que pudieran estar en condiciones de proporcionar asistencia a la aeronave;

- d) proporcionar a la tripulación de vuelo la información solicitada así como cualquier otra información pertinente, tal como los detalles acerca de aeródromos convenientes, altitudes mínimas de seguridad, información meteorológica;
- e) obtener del explotador o de la tripulación de vuelo tal parte de la información siguiente que pueda ser pertinente: número de personas a bordo, cantidad de combustible remanente, presencia posible de materiales peligrosos y la índole de los mismos; y
- f) notificar a las dependencias ATS y autoridades competentes el caso, según lo especificado en las instrucciones locales.

15.1.1.3 Debería evitarse, de ser posible, cambiar de frecuencia de radio y de código SSR; normalmente dichos cambios sólo deberían efectuarse si puede mejorarse el servicio proporcionado a la aeronave. Deberían limitarse a un mínimo las instrucciones acerca de maniobras que haya de realizar la aeronave cuyo motor haya fallado. Cuando proceda, otras aeronaves que estén volando en las cercanías de la aeronave en condiciones de emergencia deberían ser notificadas acerca de las circunstancias.

Nota.— Se presentarán solicitudes a la tripulación de vuelo respecto a la información que figura en 15.1.1.2 e) solamente si no se dispone de tal información del explotador, o de otras fuentes, y estará limitada a la información que sea esencial.

15.1.2 Prioridad

Se dará prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita.

15.1.3 Interferencia ilícita y amenazas de bomba en la aeronave

15.1.3.1 El personal de los servicios de tránsito aéreo estará preparado para reconocer cualquier indicación de que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita.

15.1.3.2 Siempre que se sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita y no se disponga de visualización automática distintiva de los Códigos 7500 y 7700, Modo A del SSR, el controlador intentará verificar sus sospechas sintonizando sucesivamente el decodificador SSR en los Códigos 7500 y 7700, Modo A.

Nota.— Se supone que una aeronave equipada con un transpondedor SSR lo hará funcionar en el Modo A Código 7500 para indicar específicamente que es objeto de interferencia ilícita. La aeronave puede hacer funcionar el transpondedor en el Modo A Código 7700 para indicar que está amenazada por un grave e inminente peligro y que necesita ayuda inmediata. Una aeronave equipada con transmisores de otros sistemas de vigilancia, ADS-B y ADS-C inclusive, podría enviar señales de emergencia y/o urgencia por todos los medios disponibles.

15.1.3.3 Siempre que se sepa, o se sospeche, que se está cometiendo un acto de interferencia ilícita o se haya recibido un aviso de amenaza de bombas en una aeronave, las dependencias ATS atenderán prontamente las peticiones o las necesidades previstas de la aeronave, incluyendo las solicitudes de información correspondiente a los servicios e instalaciones de navegación aérea, a los procedimientos y servicios a lo largo de la ruta de vuelo y en cualquier aeródromo de aterrizaje previsto, y tomarán las medidas que sean necesarias para acelerar la realización de todas las fases del vuelo.

15.1.3.3.1 Asimismo, las dependencias ATS:

- a) transmitirán, y continuarán transmitiendo, la información pertinente a la realización segura del vuelo, sin esperar respuesta de la aeronave;

- b) vigilarán y trazarán el progreso del vuelo con los medios disponibles y coordinarán la transferencia del control con las dependencias ATS adyacentes, sin solicitar transmisiones u otras respuestas de la aeronave, a menos que la comunicación con la misma permanezca normal;
- c) informarán a las dependencias ATS apropiadas, incluidas las de las FIR adyacentes, a las que incumbe ese vuelo;

Nota.— Al aplicar esta disposición deberán tenerse en cuenta todos los factores que podrían afectar al progreso del vuelo, incluso la autonomía de combustible de la aeronave y la posibilidad de que se produzcan cambios repentinos de ruta o destino. El fin que se persigue es el suministrar a cada dependencia ATS, con tanta anticipación como lo permitan las circunstancias, información apropiada en lo tocante a la prevista o posible penetración de la aeronave en su área de responsabilidad.

- d) notificarán:
 - 1) al explotador o a su representante designado;
 - 2) al centro coordinador de salvamento correspondiente, de acuerdo con los métodos de alerta adecuados;
 - 3) a la autoridad competente designada por el Estado;

Nota.— Se supone que la autoridad de seguridad designada o el explotador notificarán a su vez a las otras partes interesadas, de acuerdo con los métodos preestablecidos.

- e) retransmitirán mensajes adecuados, relativos a las circunstancias relacionadas con la interferencia ilícita, entre la aeronave y las autoridades designadas.

Nota.— Estos mensajes incluyen, entre otros: mensajes iniciales que comunican un incidente; mensajes de actualización sobre un incidente existente; mensajes que contienen decisiones de las personas competentes encargadas de tomarlas; mensajes sobre transferencia de responsabilidad; mensajes sobre aceptación de responsabilidad; mensajes que indican que la entidad ha dejado de intervenir en un incidente; y mensajes que ponen término a un incidente.

15.1.3.4 Se aplicarán los siguientes procedimientos adicionales si se recibe una amenaza de que se ha colocado a bordo de una aeronave conocida una bomba o cualquier otro artefacto explosivo. La dependencia ATS que reciba la información sobre la amenaza:

- a) si está en comunicación directa con la aeronave, notificará sin demora a la tripulación de vuelo la amenaza y las circunstancias en torno a la amenaza; o
- b) si no está en comunicación directa con la aeronave, lo notificará a la tripulación de vuelo por los medios más expeditos, haciendo uso de otras dependencias ATS u otros canales.

15.1.3.5 La dependencia ATS que esté en comunicación con la aeronave se asegurará acerca de las intenciones de la tripulación de vuelo y notificará tales intenciones a otras dependencias ATS que puedan estar interesadas en el vuelo.

15.1.3.6 Se tramitará lo relativo a la aeronave de la forma más expedita asegurándose al mismo tiempo, en la medida de lo posible, de la seguridad de otras aeronaves y de que el personal e instalaciones de tierra no corren ningún riesgo.

15.1.3.7 Las aeronaves en vuelo recibirán una nueva autorización hacia un nuevo destino solicitado, sin demora. Cualquier solicitud de la tripulación de vuelo de ascender o descender para fines de igualar o reducir la diferencia entre la presión del aire fuera y la presión del aire en la cabina será aprobada tan pronto como sea posible.

15.1.3.8 Debería notificarse a las aeronaves en tierra a que se mantengan lo más alejadas posible de otra aeronave e instalaciones y, de ser apropiado, que abandonen la pista. Deberían impartirse instrucciones a la aeronave para que realice el rodaje hasta una zona de estacionamiento designada o aislada de conformidad con las instrucciones locales. En caso de que la tripulación de vuelo tome medidas de alternativa, tales como las de desembarcar a los pasajeros y a la tripulación inmediatamente, deberían adoptarse medidas para mantener otras aeronaves, vehículos y personal a una distancia segura de la aeronave amenazada.

15.1.3.9 Las dependencias ATS no proporcionarán ningún asesoramiento ni propondrán ninguna medida que haya de adoptar la tripulación de vuelo en relación con un artefacto explosivo.

15.1.3.10 Deberá enviarse al puesto de estacionamiento aislado designado a las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita o que, por cualquier otra razón, sea conveniente apartar de las actividades normales de un aeródromo. En los casos en que no se haya designado tal puesto de estacionamiento aislado, o si no se dispone de él, se enviará a la aeronave a un puesto dentro del área o las áreas elegidas de común acuerdo con las autoridades del aeródromo. La autorización de rodaje especificará la ruta que ha de seguirse hasta el puesto de estacionamiento. Esta ruta se elegirá de modo que se reduzcan al mínimo los riesgos para el público, otras aeronaves y las instalaciones del aeródromo.

Nota.— Véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 3.

**EXTRACTOS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
— OPERACIÓN DE AERONAVES (DOC 8168), VOLUMEN III — PROCEDIMIENTOS
OPERACIONALES DE AERONAVES**

SECCIÓN 4

**PROCEDIMIENTOS DE UTILIZACIÓN DEL TRANSPONDEDOR
DEL RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)**

Capítulo 1

FUNCIONAMIENTO DE LOS TRANSPONDEDORES

.....

1.4 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

El piloto de una aeronave que se encuentre en situación de emergencia ajustará el transpondedor en el Código 7700 en Modo A, a no ser que previamente haya recibido instrucciones del ATC para que ponga el transpondedor en un código especificado. En este último caso, el piloto continuará empleando ese código mientras el ATC no le indique otra cosa. Sin embargo, el piloto puede seleccionar el Código 7700 en Modo A cada vez que tenga una razón específica para considerar que ésta sería la medida más adecuada.

.....

1.6 INTERFERENCIA ILÍCITA DE AERONAVES EN VUELO

1.6.1 Si una aeronave en vuelo está siendo objeto de interferencia ilícita, el piloto al mando tratará de ajustar el transpondedor en el Código 7500 en Modo A para dar aviso de la situación, a no ser que las circunstancias justifiquen el empleo del Código 7700.

1.6.2 Cuando un piloto haya seleccionado el Código 7500 en Modo A y el ATC le pida posteriormente que confirme este código (de conformidad con 1.1.5), el piloto lo confirmará o no responderá, según sean las circunstancias.

Nota.— La ausencia de respuesta por parte del piloto será interpretada por el ATC como un indicio de que el empleo del Código 7500 no se debe a una selección involuntaria de una clave incorrecta.

— FIN —

ISBN 978-92-9265-813-7



9 789292 658137