



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Robo de valores en proceso de embarque en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez



Junio 2015



EL PAIS

INTERNACIONAL

Hombres armados roban 37 millones en diamantes en el aeropuerto de Bruselas

Los atracadores irrumpen en plena pista del aeródromo y se llevan parte de la carga de un avión

LATERCERA

 IMPRIMIR

Asalto en el aeropuerto: así fue el mayor robo en la historia

6 mil millones de pesos se llevaron desde la losa del aeropuerto cerca de ocho delincuentes que huyeron en dos vehículos del aeropuerto.

por Camilo Díaz - 12/08/2014 - 11:48





DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

TEMARIO

I. DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

II. NORMAS U OBLIGACIONES

A. ORGANISMOS PÚBLICOS

B. EMPRESAS PRIVADAS

III. UTILIZACIÓN DE ARMAS EN AERÓDROMOS

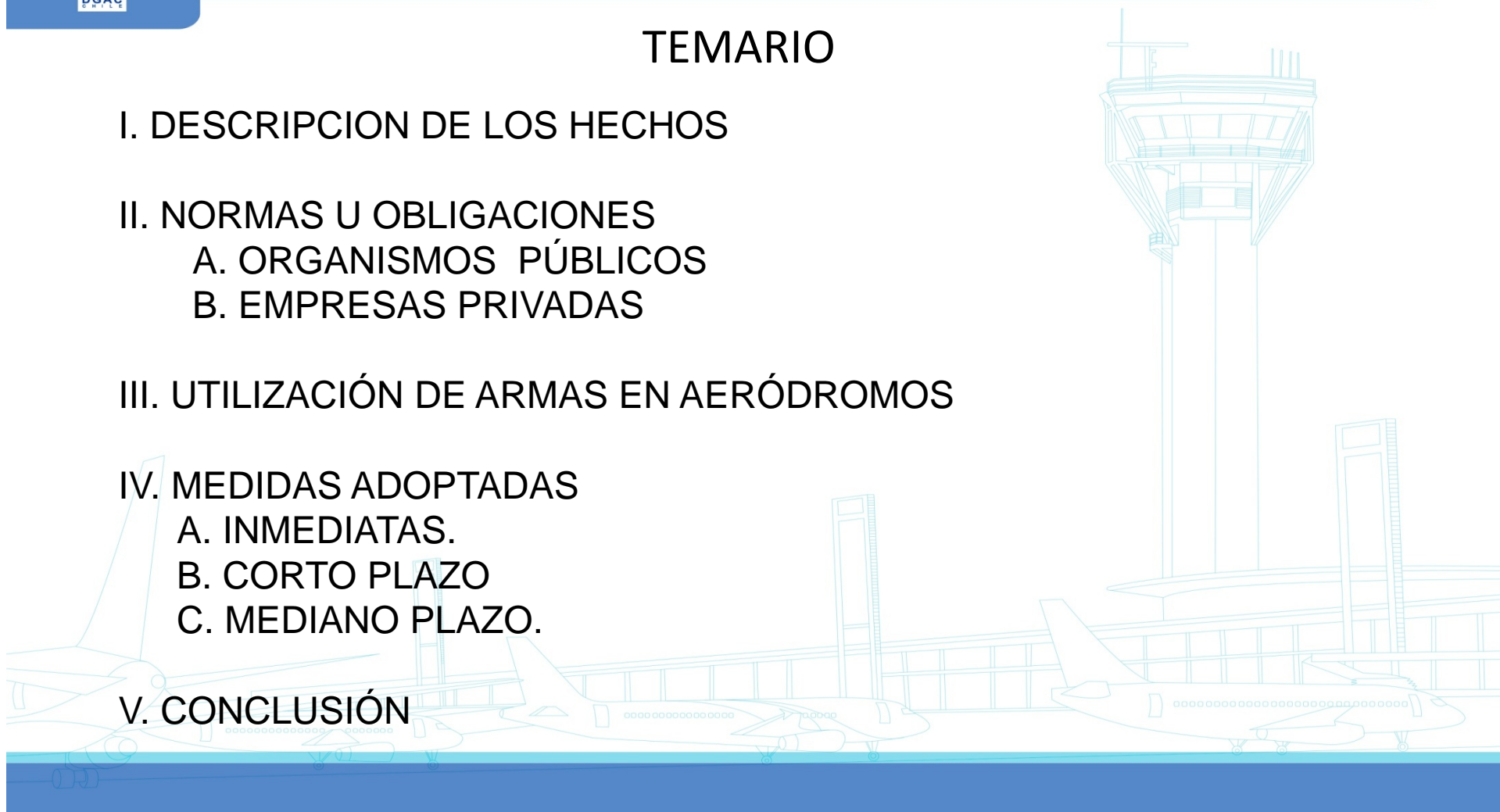
IV. MEDIDAS ADOPTADAS

A. INMEDIATAS.

B. CORTO PLAZO

C. MEDIANO PLAZO.

V. CONCLUSIÓN



HECHOS 12-AGO-2014

DAP

PUENTE 28

Hangar LAN

PCA 1

Aduana

Portón SAG

La empresa Brink's transportó valores al aeropuerto de Santiago, para ser embarcados en un vuelo LAN que se dirigía a Copiapó

Los valores se encontraban en un carro porta carga de la empresa Andes, custodiado sólo por un vigilante privado de la empresa Brinks

Un grupo armado ingresó ilícitamente en vehículo a la zona restringida del aeropuerto, a través de las instalaciones del Servicio Agrícola y Ganadero,

Con posterioridad al robo, los asaltantes escaparon en el mismo vehículo hacia el sector norte del aeropuerto, cruzando la pista activa hacia la vía pública por las instalaciones de la Dirección de Aeropuertos del MOP.

Image © 2014 DigitalGlobe

Fechas de imágenes: 7/8/2014 33°24'10.29" S 70°47'09.43" O elevación: 479 m alt. ojo: 4.72 km



II.- NORMAS U OBLIGACIONES

A.- Con respecto a los Organismos Públicos:

- 1.-Dirección General de Aeronáutica Civil. (DGAC)

Al momento del ilícito, el personal responsable de la seguridad aeroportuaria de la DGAC no ejerció una fiscalización efectiva, en los protocolos del transporte de valores.

La normativa de seguridad de aviación de la OACI (ANEXO 17 Enmienda 14), considera medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas, como era en este caso.

Conforme a un estudio de seguridad terrestre del aeropuerto AMB, efectuado en el año 2012, por el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA), aún existían deficiencias de seguridad para el acceso a la zona de seguridad restringida, las cuales influyeron para perpetrar el ilícito.



II.- NORMAS U OBLIGACIONES

A.- Con respecto a los Organismos Públicos:

- 2.- Dirección de Aeropuertos dependiente del MOP
- Servicio Agrícola Ganadero

Ambas entidades, no contaban con programas ni medidas efectivas de seguridad, para evitar incursiones no autorizadas a través de sus instalaciones, hacia el área restringida del aeropuerto (zona de carga).

Por otra parte, no cumplían con los requisitos mínimos establecidos en el DL N° 3607 y la DAN 17 02 de la DGAC, para la incorporación de personal o servicios de seguridad.





II.- NORMAS U OBLIGACIONES

B.- Con respecto a los Organismos Privados

- 1.- Empresa de Transporte de Valores Brinks

Dentro del aeropuerto: no cumplió las normas aeronáuticas, (DAP 17 03) establecidas para el transporte de valores dentro del recinto aeroportuario, cuyas responsabilidades serán determinadas en el proceso infraccional en curso.

Fuera del aeropuerto: se investigan las responsabilidades y las obligaciones para el traslado de valores fuera del área aeroportuaria por parte de la empresa Brinks, lo que corresponde determinarlo a la Autoridad Fiscalizadora (Carabineros de Chile), según establecía la normativa del Ministerio de Interior y la Norma Aeronáutica DAP 17 03.



II.- NORMAS U OBLIGACIONES

B.- Con respecto a los Organismos Privados

- 2.- Empresa de transporte aéreo LATAM

No cumplió lo que establece su programa de seguridad aprobado por la DGAC, en el transporte de valores dentro del área restringida del aeropuerto.

Asimismo, permitió que un subcontratista (Empresa ANDES) realizara el traslado de los valores, dentro del área restringida sin estar autorizado por la autoridad aeronáutica.

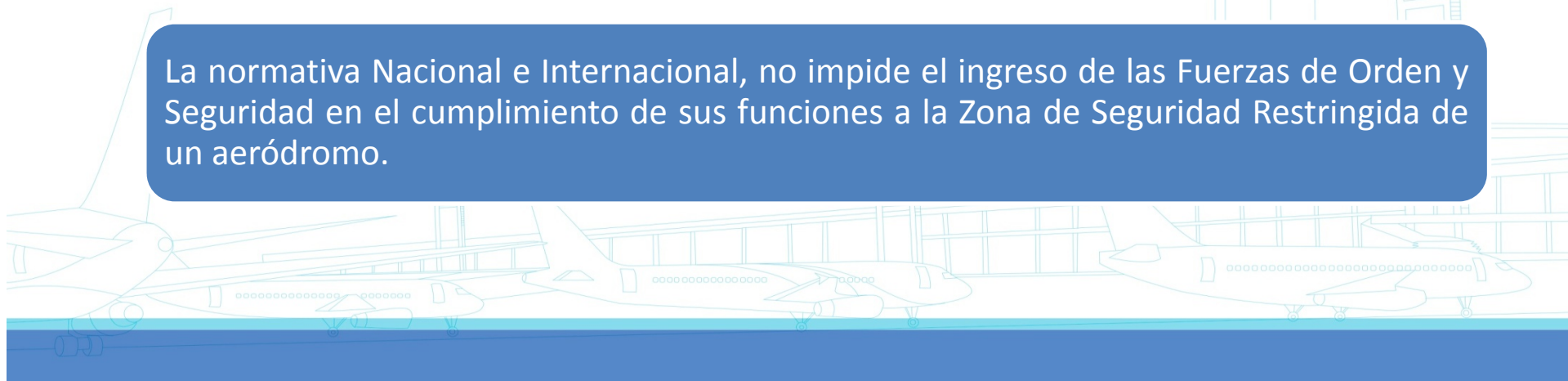




III.- UTILIZACIÓN DE ARMAS EN AERÓDROMOS

La norma internacional (Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional) prohíbe que ingrese cualquier persona a las zonas de seguridad restringida con armas, disposición que se incorporó a la normativa nacional en el Decreto Supremo N° 63 de 2008. Por esta razón, los vigilantes privados y el personal AVSEC, se encontraban sin armamento al momento del ilícito.

La normativa Nacional e Internacional, no impide el ingreso de las Fuerzas de Orden y Seguridad en el cumplimiento de sus funciones a la Zona de Seguridad Restringida de un aeródromo.





IV.- MEDIDAS ADOPTADAS

B.- ACCIONES TOMADAS POR LA DGAC EN EL ÁREA DE SEGURIDAD

1.- INMEDIATAS

Instrucción de Sumario Administrativo, con las sanciones a los inculpados.

Medidas adoptadas por el fiscal: suspensión del cargo de los funcionarios, con responsabilidad en los diferentes niveles

Inicio de proceso Infraccional en proceso de formulación de cargo.

Cambio inmediato de la Normativa en lo referido al transporte de valores.

Se incorporó a todo el personal de seguridad aeroportuaria (AVSEC), recientemente egresado de la Escuela Técnica Aeronáutica, (73) para reforzar la seguridad del Aeropuerto AMB.



IV.- MEDIDAS ADOPTADAS

Estricta fiscalización para el cumplimiento de la normativa de seguridad aeroportuaria.

Se reforzaron con personal de seguridad los controles de acceso a las zonas de seguridad restringida del aeropuerto AMB.

Se solicitó capacitación e instrucción para el personal de seguridad aeroportuaria de la DGAC, a la Fuerza Aérea de Chile para enfrentar crisis de interferencia ilícita.

Se equipó al personal de AVSEC, que participará en la fuerza de protección de seguridad aeroportuaria, con equipos de seguridad y vehículos.



IV.- MEDIDAS ADOPTADAS

2.-MEDIDAS A CORTO PLAZO

Crear una organización de información de riesgo y amenazas, para la DGAC.

Reestructuración organizacional del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos

Reforzó el perímetro de seguridad con cámaras de CCTV termales.

Se dotó con armas al personal de AVSEC, en 2 categorías. Una para brindar seguridad de pórticos y perimetral y otra, para reacción táctica en toda la red aeroportuaria primaria

Solicitud de autorización de mayor gasto presupuestario al Ministerio de Hacienda, a fin de financiar las nuevas necesidades.



IV.- MEDIDAS ADOPTADAS

Se modificó el Reglamento Orgánico y Funcionamiento, para que personal de AVSEC pueda portar Armas.

Se conformó un equipo de especialistas para revisión integral de la normativa y procedimiento existentes en Seguridad de Aviación en toda la red primaria.





IV.- MEDIDAS ADOPTADAS

3.-MEDIANO PLAZO

Revisión los controles de acceso a las zonas restringidas que tienen los Aeropuertos, de tal forma que permitan la inspección integral de personas y vehículos.

Aumentar el personal de seguridad aeroportuaria, para cubrir requerimientos nacionales de la red primaria aeroportuaria.

Se formo un grupo para elaborar un proyecto de seguridad aeroportuaria, para incrementar el equipamiento de personal y sistemas de vigilancia, con nuevas tecnologías (cámaras, sensores, alarmas, visores nocturnos, entre otros), de la red primaria aeroportuaria,.

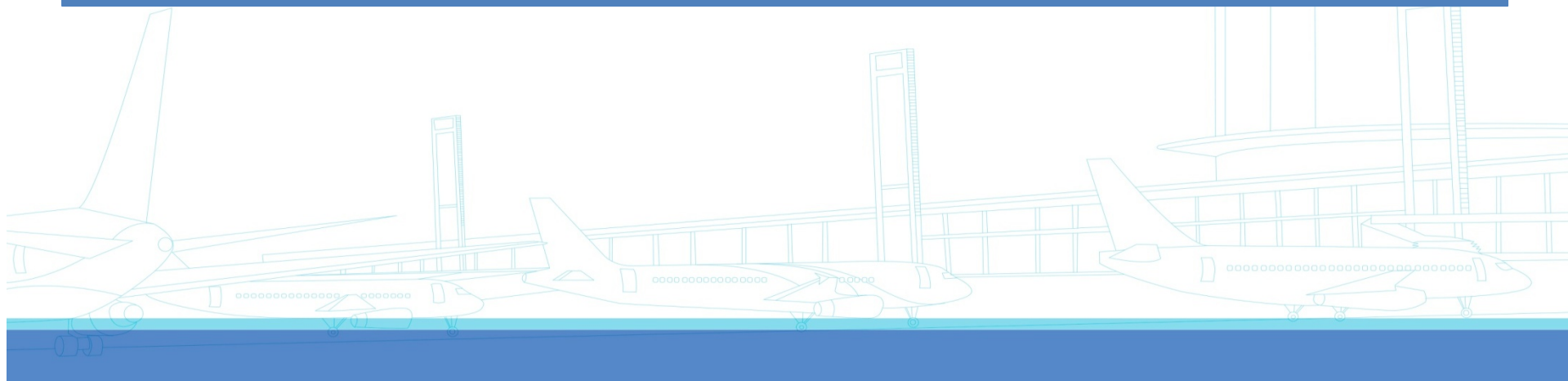


IV.- MEDIDAS ADOPTADAS

3.-MEDIANO PLAZO

Se envió a la Organización Internacional de Aviación Civil , el informe oficial sobre el acto de interferencia ilícita.

“Instrucción por la fuerza a bordo de una aeronave o en un aeropuerto en el recinto de una instalación aeronáutica”





CONCLUSIONES

La acción delictual armada sufrida en AMB no tiene precedentes, lo que configura un nuevo tipo de amenazas a los terminales aéreos.

Existió una falla del sistema de seguridad aeroportuaria del AP. AMB, que involucra tanto, a los actores públicos como privados.

Se redefinieron las normas y procedimientos entre la DGAC y los organismos públicos y privados, a fin de fortalecer el sistema de seguridad aeroportuaria de toda la red aeroportuaria del país.

Las estimaciones de demanda de tráfico comercial proyectadas al año 2030 indican aumentar las capacidades de seguridad aeroportuaria de la DGAC, con el correspondiente financiamiento público.

Es necesario hacer extensivo el sistema de alertas y amenazas a los organismos portuarios y aeroportuarios.



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL



GRACIAS POR SU ATENCIÓN