



Organización de Aviación Civil Internacional
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y
Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)

NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/7 — NE/21
02/10/17

SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG/7)

Oficina Regional SAM de la OACI, Lima, Perú, del 4 al 6 de octubre de 2017

Cuestión 9 del
Orden del Día:

Otros asuntos

POLÍTICAS NACIONALES RESPECTO A LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD ALEATORIAS E IMPREVISIBLES

(Presentada por Argentina)

RESUMEN EJECUTIVO	
Análisis de la experiencia argentina en el desarrollo de políticas nacionales de implementación de medidas de seguridad aleatorias e imprevisibles.	
Acción:	Las acciones sugeridas se encuentran detalladas en el punto 3) de la presente NE.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	• Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Referencias:</i>	• Anexo 17 “Seguridad” • Doc. 8973/10

1. Introducción

1.1 La REPÚBLICA ARGENTINA, habiendo tomado nota de lo prescripto en Anexo 17 “Seguridad” en el Capítulo 4 “Medidas preventivas de seguridad” Sección 4.1 “Objetivos”, observó la necesidad de profundizar sobre los alcances y contenidos del método recomendado 4.1.2 en lo que respecta a la promoción de medidas de seguridad aleatorias e imprevisibles.

1.2 En consecuencia, elaboró un Reglamento de Seguridad de la Aviación para sentar las políticas nacionales que los responsables de aplicar medidas de seguridad deben aplicar en el ámbito de sus respectivas competencias.

2. Análisis

2.1 Considerando que los Estados que conforman el Grupo Regional AVSEC/FAL han tenido experiencias similares, se aprecia la conveniencia de compartir el Reglamento de Seguridad de la Aviación sobre “Medidas de seguridad aleatorias e imprevisibles” adjunto a la presente como Apéndice 1 esperando que sea este de interés de los Estados miembros.

2.2 Finalmente, se estima sumamente valioso llegar a contar con un canal de intercambio para compartir las experiencias que los Estados tengan en el desarrollo e implementación de este tipo de medidas.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) analizar la Nota de Estudio presentada y el Apéndice 1 que la integra,
- b) intercambiar observaciones y comentarios sobre el contenido;
- c) poner a consideración de los Estados la creación de un canal de comunicación para compartir información relativa a esta materia.

APÉNDICE A

**REGLAMENTO DE
SEGURIDAD DE LA AVIACION**

**MEDIDAS DE SEGURIDAD
ALEATORIAS E IMPREVISIBLES**

CAPITULO 1 - GENERALIDADES

1.1 - OBJETO

1.1.1 - El presente Reglamento prescribe las medidas y procedimientos extraordinarios e imprevisibles a ser desarrollados, para los diferentes niveles de riesgo en el ámbito de competencia de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

1.1.2 - El presente Reglamento, tiene por objeto incrementar el efecto disuasorio y la eficacia de las medidas y procedimientos para la protección de los pasajeros, empleados del aeropuerto, usuarios del mismo en general, aeronaves, instalaciones y los servicios aeroportuarios complementarios a la aviación, contra la comisión de actos de interferencia ilícita o de cualquier otro tipo.

1.2 - ALCANCE

1.2.1 - Las medidas y procedimientos de seguridad contempladas en el presente deberán ser cumplidas por personal de:

- a) La Policía de Seguridad Aeroportuaria destinado al efecto.
- b) Los explotadores de transporte aerocomercial que se encuentran contempladas en el ámbito de aplicación del PNSAC.
- c) Administradores de aeropuertos.
- d) Las empresas de vigilancia privada que se encuentren bajo la órbita del Decreto 157/2006 “Servicios de Seguridad Privada en el Ámbito Aeroportuario” (T.O. mediante Decreto N° 1.119/2010 “Modificación del Reglamento de Regulación de los Servicios de Seguridad Privada en el Ámbito Aeroportuario”).
- e) Y toda persona física o jurídica con responsabilidades en la aplicación del PNSAC.

1.3 - ANTECEDENTES

1.3.1 - La elaboración del presente Reglamento se sustenta en el Convenio sobre la aviación civil internacional -Chicago 1944-, Anexo 17 al convenio sobre aviación civil internacional, Documento 8973/10 –Manual de seguridad de la Aviación-, el Programa

Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –PNSAC- aprobado mediante Disposición PSA N° 074/2010 en su Capítulo 4. Asignación de responsabilidades, SECCIÓN 4.1 – “Autoridad Nacional Competente en Seguridad de la Aviación Civil”, Disposición 588/2015 “Régimen Integral de la Gestión de Riesgo”.

1.4 – CONCEPTOS GENERALES

1.4.1 – Se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) El Responsable de seguridad, el explotador aéreo, el explotador de aeropuerto aplicarán en su ámbito de responsabilidad las medidas de mitigación de amenazas correspondientes conforme al Anexo III del Apéndice 4 del PNSAC.
- b) Las medidas de mitigación, de carácter aleatorio serán aplicadas a los fines de reforzar el efecto disuasivo de las mismas y su eficacia, las frecuencias deben ser irregulares, en distintos lugares y/o utilizando distintos medios, y el concepto de aleatoriedad se basará en que todos las personas y entidades pueden tener la misma probabilidad de ser controlados, con un fin definido del objetivo que se busca. De igual modo, estos controles deben realizarse de manera tal que las personas que sean sujetas a estos no puedan predecir cuándo, dónde y cómo se aplicarán.
- c) Las medidas imprevisibles y aleatorias serán utilizadas para las amenazas nuevas y emergentes, incluyendo las del propio personal que desarrolla tareas en sectores del aeropuerto; la ventaja de estos radica en el conocimiento de los sistemas de seguridad habituales, aplicando estas medidas imprevisibles pueden reducirse considerablemente las probabilidades que actos de interferencia ilícita se concreten.
- d) La aplicación de medidas imprevisibles deben ser de carácter confidencial respecto a los momentos y lugares de aplicación de estos; por razones operacionales la información de cuáles serán las medidas, procedimientos y personal afectado debe ser limitada solo al personal que necesita conocerlos para su correcta aplicación.
- e) Asimismo, la planificación y aplicación de dichas medidas deben ser lo más próximas posibles a su momento de ejecución, previendo evitar de este modo que haya una fuga de información.
- f) Se deberá poner en práctica a nivel local una estrategia de comunicación adecuada dirigida a informar al público en general, a los pasajeros y al personal que en un aeropuerto están vigentes medidas de seguridad adicionales y que las mismas no revisten un carácter discriminatorio.

- g) Asimismo, la totalidad de empleados del aeropuerto deberá estar en conocimiento de la existencia de estas medidas y que las mismas serán realizadas, procurando de esta manera generar conciencia de los beneficios que estas generan.

CAPITULO 2 – APLICACIÓN DE INSPECCION PROPORCIONAL Y CONTROLES DE SEGURIDAD EM FORMA ALEATORIA E IMPREVISIBLE

2.1 - De acuerdo a la infraestructura de su competencia, operaciones aeroportuarias, medios disponibles tanto como recursos humanos, técnicos, cinotécnicos, etc., el responsable de seguridad podrá ampliar o reducir los supuestos que a continuación se detallan a los fines de dar cumplimiento al presente, entendiendo que los mismos son de carácter enunciativo y no taxativo:

2.1.1 - Puntos de Inspección y Registro

- a) Estas medidas de mitigación podrán ser aplicadas a todas las personas que ingresen por los Puntos de Inspección y Registro, siendo estos pasajeros, empleados del aeropuerto, personal autorizado con acompañamiento, tripulaciones.
- b) Sin perjuicio de los controles normalizados a personas con vendajes, protuberancias y prótesis, se aplicarán controles adicionales a las mismas, utilizando el equipamiento body scan y/o inspección ETD.
- c) Dispondrá de personal con el fin de detectar patrones de conducta sospechosas sobre los pasajeros, buscando identificar a aquellos en actitudes y/o circunstancias específicas, a los cuales consultara sobre su itinerario de viaje, extremando los controles sobre los que realicen conexiones o tránsito y que su itinerario de viaje genere contradicciones sin poder llegar a justificar los motivos del mismo. Coordinar con los responsables del patio de valijas para que estos, realicen una pormenorizada inspección sobre el equipaje de dichos pasajeros.
- d) Un porcentaje de pasajeros junto con su equipaje será sometido a una inspección y/o registro secundario, basándose en los principios de aleatoriedad e imprevisibilidad. Los métodos de inspección que han de aplicarse pueden incluir registro manual, otros equipos de tecnología de inspección (p. ej., ETD), o una combinación de los mismos.
- e) Se procurará que el Punto de inspección y registro, posea dos (02) modalidades distintas para realizar el control, pudiendo optar la persona que cumple la función “uno” de manera aleatoria cuál de estas será utilizada, direccionando a las personas hacia el pórtico detector de metales o el sistema de ondas milimétricas Millimeter wave, inspección de su equipaje por medio de rayos “X” o equipo de detección de trazas (ETD).
- f) EL responsable de seguridad, solicitará al explotador aéreo implementar un control adicional del ya efectuado en el PIR por parte del personal policial, en donde hará un registro aleatorio extraordinario, donde el porcentaje de registro será determinado por el nivel de riesgo establecido. Pudiendo Utilizar medios técnicos aprobados en forma previa por la autoridad competente.
- g) De tomarse como base el 20% de pasajeros y/o del equipaje de mano a ser registrados, el responsable a cargo del PIR, tendrá la facultad de decidir las medidas de mitigación de riesgo a aplicar. Pudiendo optar por ejecutarla registrando a 2/10 pasajeros, 20/100 pasajeros, etc., hacerlo solo una (01) hora al día, hacerlo cada dos (02) horas al día,

hacerlo en un horario intercalando horas. Asimismo, deberá registrar con antelación en el Libro de Novedades de Guardia del PIR, cuál será la metodología aplicada en la realización de los controles, de esta manera el responsable del PIR entrante podrá variar la misma, continuando con el principio de imprevisibilidad; a su vez dispondrá la inspección de manera aleatoria del calzado de los pasajeros de diferentes destinos, horarios, por periodos determinados de tiempo (Por ejemplo: horas impares).

- h) Se dispondrán de bandejas diferenciadas unas de otras, donde estas podrán ser de distintos colores, tamaños y/o marcadas con números y/o letras; por lo cual se dispondrá un procedimiento local para su utilización de manera diferenciada por periodos de tiempo.

2.1.2 - Control de Credenciales y vehicular en zonas de seguridad restringida

- a) Realizar los pertinentes controles de credenciales a las personas y de la respectiva documentación de los vehículos (COV).
- b) Inspección/registro y cacheo del personal mediante la utilización de medio técnico - paleta detectora de metales, equipo de rayos X móvil- a fin de detectar el ocultamiento de elementos que pudieran resultar una amenaza.
- c) Inspección visual del interior de los rodados, a efectos de individualizar elementos que pudieran atentar contra la seguridad de la aviación
- d) Al seleccionar un vehículo para control, deberán observarse y registrarse de manera minuciosa las partes enunciadas a continuación:
 - Cavidades de las puertas delanteras, visera para el sol y guantera;
 - Bolsillo de los asientos, espacio para los pies y espacio debajo de los asientos;
 - Maletero/baúl/compartimientos de carga;
 - Cáster de ruedas;
 - Compartimiento del motor;
 - La parte inferior; y
 - Cualquier otra parte del vehículo que considere necesaria para dicho control.

2.1.3 - Control de Equipaje en Bodega

- a) Para los controles aleatorios, se podrán utilizar distintas alternativas para la aplicación de los mismos, por ejemplo que el personal del grupo de detección de explosivos y/o binomios cinotécnicos en detección de explosivos, realice un control optando variar el porcentaje de la totalidad del equipaje despachado por bodega,
- b) De manera aleatoria, se harán revisiones procurando observar que se realice un control de manera ininterrumpida del equipaje y la carga, destinados a ser transportados en una aeronave.

2.1.4 - Carga Aérea, Correo y Encomiendas de Expreso

- a) Se aplicarán controles e inspecciones adicionales de manera aleatoria de un porcentaje de la totalidad de la carga.
- b) Se implementarán controles utilizando tecnología de trazas.
- c) El personal del Grupo de detección de explosivos y/o binomios cinotécnicos en detección de explosivos, realizará un control aleatorio de un porcentaje de la totalidad de la carga, correo y encomiendas por expreso.
- d) Los porcentajes para la aplicación de los controles aleatorios serán realizados conforme al Anexo 3 del Apéndice 4.

2.1.5 - Zona Pública – Evaluación de Riesgo

- a) Se efectuarán controles sobre las personas a efectos de detectar a aquellas que utilicen nuevas metodologías para ejecutar actos ilícitos, e identificar distintos métodos de ocultamiento de cualquier elemento que pudiera ser utilizado por los mismos.
- b) El personal de la División de Información Criminal – o el personal que cumpla estas funciones- observará el comportamiento de los pasajeros en los casos que amerite de acuerdo a la evaluación efectuada, pudiendo consultar con otros organismos y/o fuerzas de seguridad.
- c) Se realizarán inspecciones aleatorias a personas, aplicando un sistema de evaluación de conducta sospechosa.
- d) Los pasajeros evaluados aleatoriamente que presenten sospechas y generen contradicciones sin poder justificar los motivos del viaje, serán sometidos a controles adicionales de seguridad.
- e) Asimismo, los explotadores aéreos que detecten actitudes sospechosas en sus pasajeros al momento de realizar las preguntas de seguridad informarán a la autoridad responsable de la seguridad, deberá añadir en su tarjeta de embarque una inscripción, símbolo o signo que pueda ser visualizado por el personal a cargo de la inspección de estos, para que su control sea más exhaustivo.
- f) Deberá requerir al personal del Grupo de detección de explosivos, una inspección de los distintos accesos a todos los sectores que den ingreso a zonas restringidas.
- g) Se controlará las puertas de emergencias, constatando que todas se encuentren en servicio, y que las mismas no hayan sido violentadas o se advierta que hubieran sido abiertas con fines distintos a su funcionalidad.
- h) El personal responsable de la seguridad prohibirá el ingreso a los visitantes y usuarios de las instalaciones aeroportuarias que no sean pasajeros a las terminales de pasajeros, tampoco permitirá el estacionamiento vehicular en cercanías de las terminales de aéreas.
- i) Asimismo, no permitirá aproximarse a los sectores colindantes con las zonas de movimiento de las aeronaves.
- j) Los supuestos enunciados en h) e i) podrán ser reforzadas mediante la utilización de barreras físicas (tensa barriers, obstáculos, etc.), vehículos, patrullaje a pie del personal de la empresa de vigilancia, anuncios por alta voz y todo otro medio que resulte aplicable al efecto.

2.1.6 - Puntos de Ingreso a la Zona Restringida

- a) Aquellos puntos que posean acceso a las zonas restringidas y/o sectores estériles serán reforzados con personal policial que implementará un dispositivo de seguridad a efectos de realizar un mayor control respecto a las personas que ingresen y egresen. Los controles se realizarán variando el porcentaje del personal dependiendo del nivel de riesgo, en donde se realizara un cacheo de la persona y hará un registro de todas las pertenencias que lleven consigo.
- b) Por el periodo de tiempo que se haya incrementado el nivel de riesgo, se solicitará a los responsables de las empresas cuyo personal cumpla funciones en el sector, un listado de los mismos con los horarios en los cuales deban ingresar y egresar.
- c) El responsable de seguridad deberá implementar un sistema aleatorio de control de Permisos de Seguridad con acompañamiento, el cual permita la posibilidad de utilizar en forma rotativa los mismos, ya sea por ser número par o impar o por color de estos, pudiendo rotar su uso semanalmente, con el objeto de incrementar en forma aleatoria los controles sobre las personas portadoras de estos.

2.1.7 – Centro Operativo de Control (CCTV)

El sistema de cámaras tendrá la labor de facilitar, los medios para la detección de personas con actitudes o acciones que generen una sospecha concreta, o ubicar equipajes, bultos, objetos en sectores no permitidos que indiquen que pueden afectar la seguridad.

2.1.8 - Patrulla Plataforma

- a) Se realizaran patrullajes en la plataforma operativa con personal policial y móvil a los fines de realizar controles aleatorios sobre las aeronaves cabina/bodega, a los fines de efectuar un fondeo de las mismas con el propósito de advertir la presencia de cualquier objeto, sustancia o elemento, que pudiera poner en riesgo la seguridad del vuelo.
- b) Asimismo, se realizara la inspección aleatoria de todos los medios de movilidad de apoyo al vuelo requerido (camiones de basura, camiones de combustible, vehículos de mantenimiento, vehículos de servicio de catering y provisiones, personal de las empresas de vigilancia, etc.).
- c) Con el acompañamiento de personal del explotador aéreo, controlará aleatoriamente las bolsas contenedoras de los chalecos salvavidas guardadas debajo de los asientos de los pasajeros.

2.1.9 – Perímetro

- a) Efectuar recorridas por la plataforma, instalaciones de apoyo y camino perimetral, en donde de manera aleatoria efectuará un control de los permisos personales de seguridad, como así también realizará registros manuales.
- b) El objeto de las recorridas es observar algún faltante, rotura o cualquier anomalía en la infraestructura que divide la zona pública de la restringida, con los fines de advertir lugares por los cuales se podría generar un acceso no permitido de personas y elementos que pudieran ser producto de algún tipo de ilícito o atentar contra la seguridad de la aviación.

- c) Incrementar el patrullaje en el perímetro del aeropuerto, los mismos deben ser irregulares en sus horarios, buscando evitar generar un patrón que pueda ser tomado en cuenta a los fines de ser vulnerados. Destinará personal de seguridad en el perímetro manteniendo una presencia efectiva en el mismo. La cantidad de recorridas será establecida por la autoridad local sobre la base del nivel de riesgo.