



DIRECCIÓN GENERAL DE  
AERONÁUTICA CIVIL  
GUATEMALA, C.A.

DISTRIBUCION  
LIMITADA

VIGENCIA:  
18/09/2006

CÓDIGO:  
AVSEC-NP-001-2013

ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN:  
07/09/2017  
Reedición

Página  
1 de 215

PNSAC-6-2017-5

ALCANCE:  
DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD Y FACILITACION  
GERENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA  
GERENCIAS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA  
JEFATURAS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA  
EXPLOTADORES AEREOS Y TERRESTRES  
SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

TITULO:

**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA  
AVIACIÓN CIVIL  
(PNSAC)**

**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
GUATEMALA, C.A.**

ARCHIVO: AVSEC /NORMAS Y PROCEDIMIENTOS/ AVSEC-NP-001-2013, Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la República de Guatemala. -PNSAC-.

I. RESOLUCION.....	8
II. ALCANCE:.....	9
III. DISTRIBUCION DEL PROGRAMA:.....	10
IV. LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS:.....	12
V. REGISTRO DE REVISIONES Y ENMIENDAS:.....	18
VI. ACRÓNIMOS .....	19
VII. INTRODUCCIÓN: .....	21
VIII. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL DE LA DGAC.....	22
IX. REVISIÓN DE LA POLÍTICA Y OBJETIVOS DEL PNSAC .....	23
1. OBJETIVOS DEL PROGRAMA.....	24
2. DEFINICIONES .....	25
3. LEGISLACION:.....	35
3.1 CONVENIOS INTERNACIONALES.....	35
3.2 LEGISLACIÓN NACIONAL: .....	35
3.3 NORMATIVA RELACIONADA: .....	36
4. ASIGNACION DE RESPONSABILIDADES:.....	37
4.1 DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.....	37
4.1.1 GERENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION.....	38
4.1.1.1 DEPARTAMENTO NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL –DNCC-AVSEC- .....	41
4.1.1.2 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACION –DNISAC- .....	42

4.1.1.3	DEPARTAMENTO NACIONAL DE CERTIFICACIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACION –DNC- AVSEC- 43	
4.1.1.4	DEPARTAMENTO NACIONAL DE OPERACIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACION –DNO- AVSEC- 43	
4.1.1.5	DEPARTAMENTO NACIONAL DE FACILITACIÓN –DNFAL-.....	44
4.1.2	JEFATURAS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA –JSA- Y SECCIONES DE SEGURIDAD DE AERODROMOS –SSA-.....	44
4.1.3	ADMINISTRACIÓN DE AEROPUERTOS .....	46
4.1.4	SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.....	47
<b>4.2</b>	<b>ARRENDATARIOS DE AEROPUERTO: .....</b>	<b>47</b>
<b>4.3</b>	<b>EXPLOTADORES DE AERONAVES .....</b>	<b>49</b>
<b>4.4</b>	<b>EXPLOTADORES TERRESTRES: .....</b>	<b>52</b>
<b>4.5</b>	<b>AGENTE ACREDITADO: .....</b>	<b>53</b>
<b>4.6</b>	<b>AUTORIDAD DE POLICIA.....</b>	<b>55</b>
<b>4.7</b>	<b>MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL:.....</b>	<b>57</b>
<b>4.8</b>	<b>OTROS ORGANISMOS .....</b>	<b>57</b>
4.8.1	SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA –SAT- .....	58
4.8.2	DIRECCION GENERAL DE MIGRACION –DGM-.....	58
4.8.3	MINISTERIO DE GOBERNACION.....	59
4.8.4	MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES –MINEX-.....	59
4.8.5	ORGANISMOS DEL SISTEMA NACIONAL DE INTELIGENCIA DEL ESTADO .....	60
4.8.6	RESPONSABILIDADES DE LAS OTRAS ENTIDADES.....	61
<b>5.</b>	<b>COORDINACION Y COMUNICACIONES: .....</b>	<b>62</b>
<b>5.1</b>	<b>COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL -CNSAC- .....</b>	<b>62</b>
<b>5.2</b>	<b>COMISIÓN NACIONAL DE FACILITACION .....</b>	<b>64</b>
<b>5.3</b>	<b>COMITÉ DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO –CSA- .....</b>	<b>65</b>
<b>5.4</b>	<b>COMUNICACIÓN Y COOPERACION CON OTROS ESTADOS .....</b>	<b>65</b>
<b>5.5</b>	<b>COMUNICACIÓN CON LA OACI.....</b>	<b>66</b>
<b>5.6</b>	<b>RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN .....</b>	<b>67</b>
<b>5.7</b>	<b>INFORMACIÓN DELICADA RELACIONADA CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.....</b>	<b>67</b>

<b>6.</b>	<b>PROTECCIÓN DE AEROPUERTOS, AERONAVES E INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA .....</b>	<b>68</b>
6.1	DESIGNACION DE ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS.....	68
6.2	PROTECCION DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS.....	69
6.3	MEDIDAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA.....	72
6.4	CONTROL DE ACCESO REQUISITOS GENERALES.....	72
6.5	CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS .....	74
6.6	CONTROL DE ACCESO DE VEHÍCULOS .....	77
6.7	PROTECCIÓN A LAS AERONAVES .....	79
6.7.1	AVIACION GENERAL.....	81
6.7.2	VUELOS DOMESTICOS .....	81
6.8	INSTALACIONES Y SERVICIOS INDISPENSABLES PARA LA NAVEGACIÓN Y DE OTRO TIPO .....	82
6.9	PROTECCION DE LOS SISTEMAS CRITICOS DE LA TECNOLOGIA DE LA INFORMACION Y LAS COMUNICACIONES AERONAUTICAS.....	82
<b>7.</b>	<b>CONTROL DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y OBJETOS QUE SE EMBARCAN .....</b>	<b>84</b>
7.1	INSPECCION DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO.....	84
7.2	PASAJEROS DE TRANSBORDO Y TRANSITO .....	87
7.3	TRIPULACIÓN DE AERONAVES, PERSONAL DE AEROPUERTO Y PERSONAS QUE NO SON PASAJEROS .....	89
7.4	PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN ESPECIALES.....	89
7.4.1	PERSONAL DIPLOMATICO.....	89
7.4.2	MIEMBROS DE LA REALEZA Y JEFES DE ESTADO .....	90
7.4.3	MATERIAL CLASIFICADO .....	90
7.4.4	EXENCIONES EN LA INSPECCIÓN .....	90
7.4.5	PASAJEROS CON IMPEDIMENTOS, MOVILIDAD REDUCIDA O QUE UTILICEN MARCAPASOS 90	
7.4.6	BEBES Y NIÑOS PEQUEÑOS .....	90
7.4.7	MUJERES EMBARAZADAS.....	91
7.4.8	PERSONAS Y ARTICULOS RELIGIOSOS.....	91
7.4.9	CASOS NO CONTEMPLADOS.....	91
7.4.10	INSPECCION EN PRIVADO.....	91
7.5	TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS.....	92

7.5.1	TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO EN LA CABINA DE PASAJEROS .....	92
7.5.2	TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS DE FUEGO EN LUGARES INACCESIBLES .....	94
<b>7.6</b>	<b>PERSONAS BAJO CUSTODIA Y BAJO CONTROL ADMINISTRATIVO .....</b>	<b>94</b>
7.6.1	REQUISITOS DE NOTIFICACION .....	95
7.6.2	MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD .....	96
7.6.3	AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO .....	98
<b>7.7</b>	<b>EQUIPAJE DE BODEGA:.....</b>	<b>98</b>
7.7.1	ACEPTACION Y PROTECCION .....	98
7.7.2	COTEJO DEL EQUIPAJE DE BODEGA CON LOS PASAJEROS .....	99
7.7.3	INSPECCION DEL EQUIPAJE DE BODEGA .....	101
7.7.4	EQUIPAJE DE BODEGA DE TRANSBORDO .....	102
7.7.5	ALMACENAMIENTO DEL EQUIPAJE EXTRAVIADO .....	102
<b>7.8</b>	<b>CARGA AÉREA Y CORREO .....</b>	<b>103</b>
7.8.1	INSPECCION Y PROTECCION .....	103
7.8.2	CARGA AEREA Y CORREO DE TRANSBORDO Y TRANSITO.....	106
7.8.3	TRANSPORTE DE VALORES .....	106
<b>7.9</b>	<b>PROVISIONES Y SUMINISTROS .....</b>	<b>106</b>
<b>8.</b>	<b>EQUIPO DE SEGURIDAD .....</b>	<b>108</b>
<b>8.1</b>	<b>ADQUISICION .....</b>	<b>108</b>
<b>8.2</b>	<b>CALIBRACIÓN Y REGLAJES .....</b>	<b>109</b>
<b>8.3</b>	<b>UTILIZACIÓN Y MANTENIMIENTO .....</b>	<b>110</b>
<b>9.</b>	<b>PERSONAL.....</b>	<b>111</b>
<b>9.1</b>	<b>CRITERIOS DE SELECCIÓN .....</b>	<b>111</b>
<b>9.2</b>	<b>INSTRUCCION.....</b>	<b>112</b>
<b>9.3</b>	<b>CERTIFICACION .....</b>	<b>114</b>
<b>10.</b>	<b>GESTION DE LA RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA .....</b>	<b>116</b>
<b>10.1</b>	<b>GENERALIDADES .....</b>	<b>116</b>
<b>10.2</b>	<b>RESPONSABILIDADES .....</b>	<b>116</b>
<b>10.3</b>	<b>MEDIDAS INICIALES.....</b>	<b>117</b>
<b>10.4</b>	<b>REGISTRO DE AERONAVES EN CIRCUNSTANCIAS DE AMENAZAS GRAVES:.....</b>	<b>119</b>

10.5	PUESTO AISLADO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES .....	119
10.6	MANDO .....	119
10.7	CONTROL .....	121
10.8	PROVISIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA .....	121
10.9	APOYO DE ESPECIALISTAS .....	122
10.10	MEDIOS DE COMUNICACIÓN .....	123
10.11	NOTIFICACIÓN .....	123
10.11.1	NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA A LOS ESTADOS .....	124
10.12	NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA A LA OACI .....	124
11.	CONTROL DE CALIDAD .....	125
11.1	GENERALIDADES .....	125
12.	AJUSTE DEL PROGRAMA Y PLANES DE CONTINGENCIA.....	128
12.1	GENERALIDADES .....	129
12.2	RESPONSABILIDADES .....	129
12.2.1	EVALUACION DE LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS .....	129
12.2.2	DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZA.....	129
12.2.3	RESPUESTA A LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS Y AJUSTE DEL PROGRAMA .....	129
12.2.4	NIVELES DE AMENAZA.....	130
12.2.5	EXAMENES DE INCIDENTES .....	131
12.3	EJERCICIOS DE SEGURIDAD .....	131
13.	FINANCIACION DE LA SEGURIDAD.....	133
14.	ANEXOS.....	134
14.1	ANEXO 1, MANUAL DE GUIAS Y PROCEDIMIENTOS.....	134
14.2	ANEXO 2, LISTA DE DISTRIBUCION DEL PNSAC .....	134
15.	APENDICES:.....	135
	APENDICE 01. LISTA DE CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL RATIFICADOS POR GUATEMALA .....	137

APENDICE 02. FORMULARIO DE REPORTE A LA OACI DE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA.....	138
APENDICE 03. LISTA DE PERSONAS Y VEHICULOS EXENTAS DE INSPECCIÓN.....	151
APENDICE 04. METODOLOGIA DE LA GESTIÓN DE ANÁLISIS DE RIESGO DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL PARA LAS OPERACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES .....	153
APENDICE 05. ORGANIGRAMA DE LA AUTORIDAD COMPETENTE EN SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL DE GUATEMALA .....	162
APENDICE 06. PLANTILLA MODELO PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL-PNCCSAC- .....	163
APENDICE 07. PLANTILLA MODELO PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL – PNISAC- .....	169
APENDICE 08. PROCEDIMIENTO PARA NOTIFICAR A LA OACI LA DESIGNACION DE LA AUTORIDAD COMPETENTE A NIVEL NACIONAL EN SEGURIDAD DE LA AVIACION .....	171
APENDICE 09. PLANTILLA MODELO SOBRE ACUERDOS BILATERALES.....	172
APENDICE 10. CONTRAMEDIDAS DE SEGURIDAD A NIVEL NACIONAL PARA CONTRARRESTAR AMENAZAS A LA AVIACION CIVIL SEGÚN EL NIVEL DE ALERTA .....	177
APENDICE 11. REFERENCIA CRUZADA ENTRE LAS NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS (SARPS) DEL ANEXO 17 AL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CON EL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION .....	195
APENDICE 12. PROCEDIMIENTO PARA LA COORDINACION ENTRE LA OACI Y LA AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL, PARA LA NOTIFICACION Y PUBLICACION DE DIFERENCIAS.....	200
APENDICE 13. PROCEDIMIENTO PARA DIFUNDIR NUEVA INTELIGENCIA O INFORMACIÓN SOBRE EL NIVEL DE AMENAZA A LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN CIVIL .....	205
APENDICE 14. PROCEDIMIENTO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA PARA COMPARTIR INFORMACION SOBRE AMENAZAS QUE SE RELACIONE CON LOS INTERESES DE SEGURIDAD DE LA AVIACION DE OTROS ESTADOS ...	210
APENDICE 15. PROCEDIMIENTO PARA APROBAR PROGRAMAS NACIONALES, MANUALES, PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE AEROPUERTOS, EXPLOTADORES DE AERONAVES, SERVICIOS TERRESTRES, AGENTES ACREDITADOS Y OTRAS ENTIDADES INVOLUCRADAS QUE PARTICIPEN EN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL .....	214

## I. RESOLUCION



RES-DS - 518 - 2017

### EL DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

#### CONSIDERANDO

Que la Dirección General de Aeronáutica Civil es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales; asimismo, está facultada para elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la Ley y sus Reglamentos.

#### CONSIDERANDO

Que de conformidad con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional establecidas en el anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), la República de Guatemala 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 eficacia de los vuelos.

#### POR TANTO

La Dirección General de Aeronáutica Civil; con fundamento en los Considerandos, Ley de Aviación Civil, Decreto Número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo Numero 384-2001 del Presidente de la República y Anexo17 del Convenio de Chicago;

#### RESUELVE:

- I) Aprobar la Reedición del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –PNSAC- .
- II) La presente resolución tiene efectos inmediatos.
- III) Notifíquese.

Guatemala 28 de septiembre de 2017.



**Capitán P.A. Carlos Fernando Velásquez Monge**  
Director General  
Dirección General de Aeronáutica Civil



## II. ALCANCE:

- a. El contenido del presente documento, es aplicable a:
- 1) Personal de la DGAC que efectúen labores de Seguridad de la Aviación Civil en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
  - 2) Explotadores de aeropuertos y/o aeronaves que realizan operaciones de aviación civil en la República de Guatemala.
  - 3) Personas físicas y jurídicas que realizan operaciones en los aeropuertos y en los aeródromos de la República de Guatemala, en los que la DGAC y otras entidades autorizadas por ésta, efectúen controles de seguridad.
  - 4) Personas físicas y jurídicas que, por la naturaleza de sus funciones, tengan responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil de acuerdo con el presente programa.
  - 5) Servicios de tránsito aéreo de la DGAC.
  - 6) A las instituciones y organismos estatales relacionados con funciones de Seguridad de la Aviación Civil.

### III. DISTRIBUCION DEL PROGRAMA:

- a. El mecanismo de distribución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil -PNSAC- se realizará a través de una lista de distribución en la cual se establecerá el número correlativo para el ente o institución a la que se va a entregar; la fecha de distribución, nombre y firma de quien recibe el programa, y control de capítulos entregados. Esta lista de distribución permanecerá bajo la custodia de la Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación y será protegida de conformidad con los lineamientos del presente programa.
- b. Todo ejemplar distribuido llevará transversalmente una marca de agua indicando el número correlativo asignado en la lista de distribución y nombre de la entidad a quien se le entrega.
- c. El documento será distribuido en forma digital protegido, quedando liberada únicamente la opción de impresión.
- d. Este ejemplar es propiedad de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la República de Guatemala y ha sido consignado para las personas que ocupan las posiciones descritas en el cuadro adjunto a este numeral.
- e. El presente programa no podrá copiarse, reproducirse, enmendarse ni transferirse sin el consentimiento previo de la DGAC. Deberá mantenerse en un lugar accesible para rápida consulta de las personas autorizadas y debe promoverse su divulgación verbal y escrita entre el personal subordinado.
- f. La lista de distribución conformará el anexo 2 del presente programa.
- g. Este programa debe ser clasificado como información sensible.
- h. El desconocimiento del presente programa no justifica su incumplimiento.

DEPENDENCIA	PUESTO
Dirección General de Aeronáutica Civil	Director General de la DGAC
Subdirección Técnica-Operativa DGAC	Subdirector Técnico-Operativo
Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación –DGAC-	Gerente Nacional de Seguridad de la Aviación
Biblioteca Técnica DGAC	Encargado de Biblioteca
Departamento Nacional de Control de Calidad AVSEC. -DGAC-	Jefe/Encargado del DNCC-AVSEC
Departamento Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil	Jefe/Encargado del DINSAC
Jefaturas y Secciones de Seguridad–DGAC-	Jefes de Seguridad Aeroportuaria
Gerencia de Navegación Aérea – DGAC-	Gerente Navegación Aérea
Administraciones Aeroportuarias	Administradores Aeroportuarias
Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda	Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
Asociación de Líneas Aéreas	Representante de Líneas Aéreas
Ministerio de la Defensa Nacional	Representante de la Defensa Nacional en cada Aeropuerto
Sistema de Inteligencia Nacional del Estado	Secretaría de Inteligencia Estratégica del Estado
Instituciones de Gobierno asignadas en los Aeropuertos	Representantes de cada uno de los entes
Arrendatarios y/o usuarios y Concesionarios	Representante de Arrendatarios y/o usuarios y Concesionarios
Explotadores de servicios terrestres	Representante de Explotadores de servicios Terrestres

**IV. LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS:**

SECCIÓN Y/O PARTE	PAGINA No.	REVISIÓN ORIGINAL	FECHA
Caratula	1	05	07-09-17
Índice	2	05	07-09-17
Índice	3	05	07-09-17
Índice	4	05	07-09-17
Índice	5	05	07-09-17
Índice	6	05	07-09-17
Índice	7	05	07-09-17
I. Resolución	8	05	07-09-17
II. Alcance	9	05	07-09-17
III. Distribución del Programa	10	05	07-09-17
III. Distribución del Programa	11	05	07-09-17
IV. Lista de Paginas Efectivas	12	05	07-09-17
IV. Lista de Paginas Efectivas	13	05	07-09-17
IV. Lista de Paginas Efectivas	14	05	07-09-17
IV. Lista de Paginas Efectivas	15	05	07-09-17
IV. Lista de Paginas Efectivas	16	05	07-09-17
IV. Lista de Paginas Efectivas	17	05	07-09-17
V. Registro de Revisiones y Enmiendas	18	05	07-09-17
VI. Acrónimos	19	05	07-09-17
VI. Acrónimos	20	05	07-09-17
VII. Introducción	21	05	07-09-17
VIII. Política y Organización de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC	22	05	07-09-17
IX. Revisión de la Política y Objetivos del -PNSAC	23	05	07-09-17
1.Objetivos del Programa	24	05	07-09-17
2.Definiciones	25	05	07-09-17
2.Definiciones	26	05	07-09-17
2.Definiciones	27	05	07-09-17
2.Definiciones	28	05	07-09-17
2.Definiciones	29	05	07-09-17
2.Definiciones	30	05	07-09-17
2.Definiciones	31	05	07-09-17
2.Definiciones	32	05	07-09-17
2.Definiciones	33	05	07-09-17
2.Definiciones	34	05	07-09-17
3.Legislación	35	05	07-09-17
3.Legislación	36	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	37	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	38	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	39	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	40	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	41	05	07-09-17

4.Asignación de Responsabilidades	42	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	43	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	44	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	45	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	46	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	47	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	48	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	49	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	50	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	51	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	52	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	53	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	54	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	55	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	56	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	57	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	58	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	59	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	60	05	07-09-17
4.Asignación de Responsabilidades	61	05	07-09-17
5.Coordinación y Comunicaciones	62	05	07-09-17
5.Coordinación y Comunicaciones	63	05	07-09-17
5.Coordinación y Comunicaciones	64	05	07-09-17
5.Coordinación y Comunicaciones	65	05	07-09-17
5.Coordinación y Comunicaciones	66	05	07-09-17
5.Coordinación y Comunicaciones	67	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	68	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	69	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	70	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	71	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	72	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	73	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	74	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	75	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	76	05	07-09-17
6.Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	77	05	07-09-17

6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	78	05	07-09-17
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	79	05	07-09-17
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	80	05	07-09-17
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	81	05	07-09-17
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	82	05	07-09-17
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	83	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	84	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	85	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	86	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	87	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	88	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	89	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	90	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	91	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	92	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	93	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	94	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	95	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	96	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	97	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	98	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	99	05	07-09-17
7. Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	100	05	07-09-17

7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	101	05	07-09-17
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	102	05	07-09-17
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	103	05	07-09-17
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	104	05	07-09-17
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	105	05	07-09-17
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	106	05	07-09-17
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	107	05	07-09-17
8.Equipo de Seguridad	108	05	07-09-17
8.Equipo de Seguridad	109	05	07-09-17
8.Equipo de Seguridad	110	05	07-09-17
9.Personal	111	05	07-09-17
9.Personal	112	05	07-09-17
9.Personal	113	05	07-09-17
9.Personal	114	05	07-09-17
9.Personal	115	05	07-09-17
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	116	05	07-09-17
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	117	05	07-09-17
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	118	05	07-09-17
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	119	05	07-09-17
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	120	05	07-09-17
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	121	05	07-09-17
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	122	05	07-09-17
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	123	05	07-09-17
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	124	05	07-09-17
11.Control de Calidad	125	05	07-09-17
11.Control de Calidad	126	05	07-09-17
11.Control de Calidad	127	05	07-09-17
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	128	05	07-09-17
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	129	05	07-09-17
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	130	05	07-09-17
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	131	05	07-09-17
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	132	05	07-09-17
13.Financiación de la Seguridad	133	05	07-09-17
14.Anexos	134	05	07-09-17
15.Apéndices	135	05	07-09-17
15.Apéndices	136	05	07-09-17
15.Apéndices	137	05	07-09-17
15.Apéndices	138	05	07-09-17
15.Apéndices	139	05	07-09-17

15.Apéndices	140	05	07-09-17
15.Apéndices	141	05	07-09-17
15.Apéndices	142	05	07-09-17
15.Apéndices	143	05	07-09-17
15.Apéndices	144	05	07-09-17
15.Apéndices	145	05	07-09-17
15.Apéndices	146	05	07-09-17
15.Apéndices	147	05	07-09-17
15.Apéndices	148	05	07-09-17
15.Apéndices	149	05	07-09-17
15.Apéndices	150	05	07-09-17
15.Apéndices	151	05	07-09-17
15.Apéndices	152	05	07-09-17
15.Apéndices	153	05	07-09-17
15.Apéndices	154	05	07-09-17
15.Apéndices	155	05	07-09-17
15.Apéndices	156	05	07-09-17
15.Apéndices	157	05	07-09-17
15.Apéndices	158	05	07-09-17
15.Apéndices	159	05	07-09-17
15.Apéndices	160	05	07-09-17
15.Apéndices	161	05	07-09-17
15.Apéndices	162	05	07-09-17
15.Apéndices	163	05	07-09-17
15.Apéndices	164	05	07-09-17
15.Apéndices	165	05	07-09-17
15.Apéndices	166	05	07-09-17
15.Apéndices	167	05	07-09-17
15.Apéndices	168	05	07-09-17
15.Apéndices	169	05	07-09-17
15.Apéndices	170	05	07-09-17
15.Apéndices	171	05	07-09-17
15.Apéndices	172	05	07-09-17
15.Apéndices	173	05	07-09-17
15.Apéndices	174	05	07-09-17
15.Apéndices	175	05	07-09-17
15.Apéndices	176	05	07-09-17
15.Apéndices	177	05	07-09-17
15.Apéndices	178	05	07-09-17
15.Apéndices	179	05	07-09-17
15.Apéndices	180	05	07-09-17
15.Apéndices	181	05	07-09-17
15.Apéndices	182	05	07-09-17
15.Apéndices	183	05	07-09-17
15.Apéndices	184	05	07-09-17
15.Apéndices	185	05	07-09-17



15.Apéndices	186	05	07-09-17
15.Apéndices	187	05	07-09-17
15.Apéndices	188	05	07-09-17
15.Apéndices	189	05	07-09-17
15.Apéndices	190	05	07-09-17
15.Apéndices	191	05	07-09-17
15.Apéndices	192	05	07-09-17
15.Apéndices	193	05	07-09-17
15.Apéndices	194	05	07-09-17
15.Apéndices	195	05	07-09-17
15.Apéndices	196	05	07-09-17
15.Apéndices	197	05	07-09-17
15.Apéndices	198	05	07-09-17
15.Apéndices	199	05	07-09-17
15.Apéndices	200	05	07-09-17
15.Apéndices	201	05	07-09-17
15.Apéndices	202	05	07-09-17
15.Apéndices	203	05	07-09-17
15.Apéndices	204	05	07-09-17
15.Apéndices	205	05	07-09-17
15.Apéndices	206	05	07-09-17
15.Apéndices	207	05	07-09-17
15.Apéndices	208	05	07-09-17
15.Apéndices	209	05	07-09-17
15.Apéndices	210	05	07-09-17
15.Apéndices	211	05	07-09-17
15.Apéndices	212	05	07-09-17
15.Apéndices	213	05	07-09-17
15.Apéndices	214	05	07-09-17
15.Apéndices	215	05	07-09-17

**V. REGISTRO DE REVISIONES Y ENMIENDAS:**

- a. Las revisiones para enmiendas del presente programa las efectuará periódicamente el Departamento Nacional de Operaciones de Seguridad de la Aviación -DNO-AVSEC-, cuando surjan cambios en la legislación internacional y nacional en materia de seguridad de la aviación civil; cuando ocurra un acto de interferencia ilícita en la República de Guatemala; para hacer frente a una amenaza nueva o emergente y cuando existan otros motivos pertinentes que lo ameriten. El DNO-AVSEC remitirá las enmiendas realizadas a la GNSA para su autorización.
- b. Este Programa no es un instrumento rígido, por lo cual todas las personas que tienen alcance al mismo pueden solicitar su enmienda mediante oficio dirigido a la GNSA a través del DNO-AVSEC. La solicitud debe describir con precisión las palabras, texto, párrafos, normas, procedimientos, apéndices u otra parte del PNSAC que se necesite enmendar. El DNO-AVSEC, revisará la solicitud de enmienda al PNSAC y la trasladará a la GNSA para su autorización.
- c. Como consecuencia de la revisión, este programa podrá ser enmendado parcialmente o re-editado. Cuando las enmiendas sean mínimas, se presentarán ante la GNSA para su autorización y podrán consistir en un documento separado, el cual podrá ser incorporado con posterioridad en el momento que se efectúe la re-edición del programa. Cuando el programa sea enmendado parcialmente todo el contenido nuevo o enmendado será identificado por una nota de referencia al pie de la misma. Si las enmiendas fueren mayores, se considerará una re-edición del presente programa.
- d. Las anotaciones y modificaciones escritas a mano no están permitidas.
- e. El Director General de Aeronáutica Civil aprobará el presente programa y las enmiendas que se le realicen mediante resolución adjunta al presente programa.
- f. Se deberá mantener al día las revisiones colocando en la tabla adjunta a esta sección: el número de revisión, número de página revisada, descripción del tema revisado, fecha cuando se efectuó la revisión y el nombre del ente o persona que efectuó la misma, la firma y nombre de la dependencia que autoriza y aprueba la enmienda.
- g. Este documento tendrá vigencia a partir de la fecha de su aprobación.

No.	Página revisada	Descripción	Fecha	Revisada por:	Firma de autorización:	Firma de aprobación:
01	Todo el Doc.	3ra. Ed. 2da. Enmienda	01/07/2012	GNSA		
02	Reedición total	4ta. Ed. 3ra. Enmienda	01-04-2013	GNSA		
03	Reedición total	5ta. Ed. 4ta. Enmienda	02-01-2017	GNSA		
04	Reedición total	6ta. Ed. 5ta. Enmienda	07-09-2017	GNSA		



## VI. ACRÓNIMOS

<b>AGLA</b>	Asociación Guatemalteca de líneas aéreas	<b>MAGA/OIRSA</b>	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación/Organización Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria
<b>ACI</b>	Consejo Internacional de Aeropuertos	<b>MANPADS</b>	(Sistema de defensa aérea portátil)
<b>AVSEC</b>	Aviation Security / Seguridad de la Aviación.	<b>MICIVI</b>	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
<b>AWG</b>	Calibre de Cable Americano	<b>MINEX</b>	Ministerio de Relaciones Exteriores
<b>CBT</b>	Instrucción por computadora	<b>MOU</b>	Memorándum de entendimiento
<b>CCI</b>	Centro de Control de Incidentes.	<b>MP</b>	Ministerio Público
<b>CCTV</b>	Televisión en circuito cerrado	<b>MSPAS</b>	Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social
<b>CNSAC</b>	Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	<b>NP</b>	Normas y Procedimientos
<b>COE</b>	Centro de Operaciones de Emergencia.	<b>OACI</b>	Organización de Aviación Civil Internacional.
<b>COMAIL</b>	Company Mail (Correo de la Compañía)	<b>ONU</b>	Organización de las Naciones Unidas
<b>COMAT</b>	Company Material (Material de la Compañía)	<b>OTP</b>	Pieza de Ensayo Operacional
<b>CSA</b>	Comité de Seguridad de Aeropuerto	<b>PMT</b>	Policía Municipal de Tránsito
<b>CSD</b>	Declaración de seguridad de la carga	<b>PNC</b>	Policía Nacional Civil. (Y sus divisiones dentro del aeropuerto)
<b>CTP</b>	Pieza de Ensayo Combinada	<b>PNCCSAC</b>	Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil
<b>DCS</b>	Sistema de Control de salidas	<b>PNISAC</b>	Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil.
<b>DGAC</b>	Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala.	<b>PNSAC</b>	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
<b>DGM</b>	Dirección General de Migración	<b>PoC</b>	Puntos de contacto de seguridad de la aviación
<b>DNC-AVSEC</b>	Departamento Nacional de Certificaciones de la Seguridad de la Aviación Civil	<b>PP</b>	Parte Pública
<b>DNCC-AVSEC</b>	Departamento Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil	<b>PPC</b>	Parte pública Controlada
<b>DNFAL-AVSEC</b>	Departamento Nacional de Facilitación de Seguridad de la Aviación Civil	<b>PSA</b>	Programa de Seguridad del Aeropuerto
<b>DNISAC</b>	Departamento Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil	<b>PSE</b>	Programa de Seguridad del Explotador
<b>DNO-AVSEC</b>	Departamento Nacional de Operaciones de Seguridad de la Aviación	<b>RAC</b>	Regulación de Aviación Civil

<b>DPI</b>	Documento Personal de Identificación	<b>SARP</b>	Normas y métodos recomendados de los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (OACI)
<b>EDS</b>	Sistema de detección de explosivos	<b>SAT</b>	Superintendencia de Administración Tributaria
<b>ETD</b>	Detector de trazas de explosivos	<b>SSeC</b>	Preocupación Significativa de Seguridad
<b>EVD</b>	Detector de vapores de explosivos	<b>SEI</b>	Servicio de Extinción de Incendios
<b>FAL</b>	Facilitación	<b>SSI</b>	Información sensible de seguridad
<b>GNSA</b>	Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación.	<b>STEB</b>	Bolsa de Seguridad a prueba de manipulación indebida
<b>GSA</b>	Gerencia de Seguridad Aeroportuaria.	<b>SWG</b>	Calibre de Cable Estandard
<b>HHMD</b>	Detector de metales manual	<b>TIA</b>	Tarjeta de Identificación Aeroportuaria
<b>IATA</b>	Asociación del Transporte Aéreo Internacional	<b>TSA</b>	Administración para la Seguridad del Transporte
<b>ICPO-INTERPOL</b>	Organización Internacional de Policía Criminal	<b>ULD</b>	Dispositivo unitarizado de carga
<b>IED</b>	Artefacto explosivo improvisado	<b>UPU</b>	Unión Postal Universal
<b>IFALPA</b>	Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas.	<b>VIP</b>	Persona muy importante
<b>INGUAT</b>	Instituto Guatemalteco de Turismo	<b>WTMD</b>	Detector de metales de pórtico
<b>JSA</b>	Jefatura de Seguridad Aeroportuaria	<b>ZSR</b>	Zona de Seguridad Restringida
<b>LAG</b>	Líquidos, aerosoles y geles		

## VII. INTRODUCCIÓN:

- a. El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –PNSAC-, fue elaborado tomando en cuenta que la seguridad de la aviación civil nacional e internacional para la República de Guatemala es un objetivo primordial, atendiendo a las diversas normas y métodos recomendados en el Anexo 17 “Seguridad” (Protección de la Aviación Civil Internacional Contra los Actos de Interferencia Ilícita), al Convenio sobre Aviación Civil Internacional promulgado por la OACI y así también a las instrucciones técnicas de la OACI descritas en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973 – Distribución limitada).
- b. El presente programa contiene normas, métodos, guías y procedimientos de seguridad para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita dentro de la República de Guatemala, para garantizar la regularidad y eficiencia de los vuelos; por lo tanto, las instituciones del Estado, los explotadores de aeronaves, terrestres, de aeropuertos, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o que desarrollen actividades de seguridad de la aviación, son responsables de la implantación de los diversos aspectos contenidos en este programa.

## VIII. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL DE LA DGAC

- a. Hoy en día ante el incremento de atentados terroristas alrededor del mundo y los actos de interferencia ilícita constituyen una seria amenaza para la seguridad de la aviación; por ello es necesario establecer medidas rigurosas de seguridad que cumplan con los requerimientos a nivel internacional para proteger la vida e integridad de los pasajeros, tripulaciones, trabajadores y público en general, garantizando la integridad de las aeronaves, instalaciones y equipos.
- b. La seguridad de la aviación civil es una actividad y un servicio en permanente desarrollo y con múltiples retos, por ello la DGAC requiere de cambios continuos para mantenerse vigente, cada día mejor y realizar sus operaciones con mayor calidad, eficiencia, eficacia y seguridad.
- c. En consecuencia, a lo anteriormente descrito, la DGAC, en conjunto con el personal de todas las entidades que prestan servicios en las instalaciones aeroportuarias y con responsabilidades definidas en el presente programa, deberán asumir el compromiso de cumplir y hacer cumplir todos los procedimientos cuya finalidad sea la prevención de actos de interferencia ilícita que puedan atentar con la seguridad, la regularidad y eficiencia de los vuelos.

#### IX. REVISIÓN DE LA POLÍTICA Y OBJETIVOS DEL PNSAC

La política de seguridad de la aviación civil contenida en el PNSAC y sus objetivos deben ser revisados cuando sea necesario y modificarla si:

- a. Se realiza una revisión por la parte de la GNSA del desempeño de la Seguridad de la Aviación.
- b. Existieran requerimientos y cambios en las SARP (Normas y métodos recomendados de los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). -OACI-.
- c. Existieran cambios en la tecnología e infraestructura aeronáutica.
- d. Sucede un acto de interferencia ilícita que requiera la revisión y cambios en el sistema de seguridad de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.

## 1. OBJETIVOS DEL PROGRAMA

- a. La República de Guatemala tendrá como objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil. (OACI/ A-17/ N-2.1.1)
- b. La República de Guatemala a través de la GNSA, 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 eficacia de los vuelos. (OACI/A-17/N-3.1.1)
- c. El presente programa tiene por objeto proporcionar normas, métodos y procedimientos para la protección de los pasajeros, tripulaciones, el personal en tierra, público en general, instalaciones aeroportuarias y aeronaves que prestan servicios a la aviación civil desde la República de Guatemala contra actos de interferencia ilícita y de esa forma mantener la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos. (OACI/ A-17/ N-2.1.1)
- d. Que las normas de la OACI establecidas en el anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) sean aplicadas en las operaciones del transporte aéreo en la República de Guatemala, así como satisfacer en la medida de lo posible los métodos recomendados. (OACI/ A-17/N-2.2.1)
- e. Que sean aplicadas las normas de seguridad de aviación civil de acuerdo a la legislación nacional, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala, los convenios y tratados internacionales en materia de seguridad de la aviación civil ratificados por Guatemala, la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000 del Congreso de la República, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001 y demás normas complementarias.
- f. Establecer las directrices nacionales sobre seguridad de aviación civil mediante el establecimiento de métodos de cumplimiento de las normas y en la medida de lo posible las recomendaciones del anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y la legislación nacional referente a seguridad de la aviación civil, para que todos los programas de seguridad de los Aeropuertos Internacionales y Aeródromos de la República de Guatemala, los programas de seguridad de los explotadores de aeronaves, explotadores terrestres, proveedores de servicio de tránsito aéreo y otras entidades involucradas que desarrollen actividades de seguridad en los aeropuertos del país, satisfagan los requisitos que se describen en el presente programa.
- g. Establecer las directrices generales sobre seguridad de aviación civil mediante el establecimiento de métodos para el cumplimiento de las normas y en la medida de lo posible las recomendaciones del anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y la legislación nacional referente a seguridad de la aviación civil en las operaciones de vuelos nacionales.
- h. Que sean aplicadas en las operaciones del interior, en la medida de lo posible, los procedimientos de seguridad establecidos en el presente programa para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, basándose en una evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes. (OACI/A-17/N-2.2.2)



## 2. DEFINICIONES

**Actos de interferencia ilícita** (*definición dada a título de explicación*). Actos, o tentativas, que comprometen la seguridad de la aviación civil, entre ellos los siguientes:

- apoderamiento ilícito de aeronaves;
- destrucción de una aeronave en servicio;
- apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;
- toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un 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 destinados a 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; y
- comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el 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.

**Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Aeronave en servicio.** Aeronave estacionada que está bajo vigilancia suficiente para detectar el acceso no autorizado.

**Aeronave en vuelo.** Una aeronave, desde el momento en que se cierran todas sus puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abran dichas puertas para el desembarque.

**Aeronave que no está en servicio.** Aeronave que está estacionada por un período de más de 12 horas o que no está bajo vigilancia suficiente para detectar el acceso no autorizado.

**Aeropuerto.** Toda área de un Estado miembro abierta para las operaciones de aeronaves comerciales.

**Aeropuerto internacional.** Todo aeropuerto designado por el Estado miembro en cuyo territorio está situado como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

**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.

**Alerta de bomba.** Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o el descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

**Área de movimiento.** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

**Armas cortas.** Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.

**Artículos restringidos.** Artículos que, en el contexto específico de la seguridad de la aviación, están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones o del público.

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

**Autoridad de seguridad de la aviación competente.** La autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa 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).

**Aviación general.** Explotación de aeronaves para fines ajenos al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.

**Aviso de bomba.** Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeropuerto o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

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

**Carga agrupada.** Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es explotador de aeronave regular.

**Carga o correo de alto riesgo.** La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

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

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

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

**Carga y correo en tránsito.** La carga y el correo que salen en la misma aeronave 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.

**Correo.** Todos los artículos postales a cargo de operadores postales y que deben entregarse a operadores postales designados para operar el servicio postal de conformidad con las Actas de la Unión Postal Universal.

**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 puedan constituir una amenaza para la aviación civil.

**Documento de viaje.** Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

**Edificio de carga.** Edificio por el que pasa la carga entre el transporte aéreo y el terrestre, y en el que están situadas las instalaciones de tramitación, o en el que se almacena la carga hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o al terrestre.

**Ejercicio de seguridad.** Un ejercicio de seguridad general es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que el plan de contingencia es adecuado para hacer frente a diferentes tipos de emergencias. Un ejercicio de seguridad parcial es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que la respuesta de

cada dependencia participante y los componentes del plan de contingencia, tales como el sistema de comunicaciones, son adecuados.

**Equipaje.** Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la cabina o en la bodega de la aeronave mediante convenio con el explotador.

**Equipaje de transferencia entre líneas aéreas.** Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje de los pasajeros.

**Equipaje extraviado.** Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

**Equipaje facturado acompañado.** Equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave y que ha sido presentado por un pasajero que está a bordo.

**Equipaje no acompañado.** Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

**Equipaje no identificado.** Equipaje que se encuentra en un aeropuerto, con o sin etiqueta, y que ningún pasajero recoge en el aeropuerto o cuyo propietario no puede ser identificado.

**Equipaje no reclamado.** Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

**Equipo de detección de trazas.** Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaces de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma la presencia de tales materiales en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.

**Equipo de seguridad.** Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

**Estado de matrícula.** Estado en el cual está matriculada la aeronave. (Véase también la definición en el Anexo 6 al convenio de Chicago,- Operación de Aeronaves-)

**Estado del explotador.** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

**Estudio de seguridad.** Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

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

**Facilitación.** La gestión eficiente del proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

**Gestión de crisis.** Aplicación de medidas de contingencia en respuesta a niveles de amenaza elevados así como aplicación de medidas y procedimientos en respuesta a emergencias, incluidos los actos de interferencia ilícita.

**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.

**Información delicada relacionada con la seguridad de la aviación.** Información que, si es revelada a personas no autorizadas o que si dichas personas tienen acceso a la misma, podría crear o ser usada para explotar una vulnerabilidad o facilitar un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil.

**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 actos de interferencia ilícita.

*Nota.— Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 – Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea 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 de la aplicación de los requisitos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la 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.

**Investigación de seguridad.** Indagación de un acto o tentativa de acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o de un caso supuesto o sospechado de incumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil de un Estado u otros requisitos impuestos por las leyes o reglamentos relacionados con la seguridad de la aviación civil.

**Mercancías.** Véase Carga.

**Mercancías peligrosas.** Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o que esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

*Nota.— Las mercancías peligrosas se clasifican en el Anexo 18, Capítulo 3.*

**Miembro de la tripulación.** Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

**Oficial de seguridad de a bordo.** Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y del 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.** Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

**Parte pública.** El área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero. (Véase también Zona sin restricciones).

**Parte Publica Controlada, PPC,** Es la porción de la parte pública de un aeropuerto en la que se aplican controles mínimos de seguridad para considerar la necesidad de ingreso

**Pasajero en tránsito.** Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó.

**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.

**Pasajeros insubordinados.** Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:

- Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;
- Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes;
- Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo; y
- Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

**Pasajeros y equipajes de transferencia.** Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

**Persona con impedimentos o con movilidad reducida.** Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

**Persona deportada.** Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

**Persona no admisible.** Persona a quien se le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

*Nota.— Dichas personas generalmente deben ser transportadas de vuelta a sus respectivos Estados de salida, o a cualquier otro Estado en que sean admisibles por el explotador de aeronaves en que llegaron.*

**Piloto al mando.** Piloto designado por el explotador o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la organización segura de un vuelo.

**Plan de contingencia.** Plan “preventivo” para incluir medidas y procedimientos para varios niveles de amenaza, evaluaciones de riesgo y las correspondientes medidas de seguridad que han de aplicarse, con el propósito de prever y mitigar los sucesos así como preparar a todas las partes interesadas que tengan funciones y obligaciones en caso de que se realice un acto de interferencia ilícita. Un plan de contingencia establece medidas de seguridad graduales que pueden aumentarse a medida que la amenaza aumenta. Puede ser un plan independiente o incluirse como parte del Plan de gestión de crisis.

**Plan de emergencia.** Plan que establece los procedimientos para la coordinación de la respuesta de diferentes dependencias (o servicios) de aeródromo y de los organismos de la comunidad circundante que podrían ayudar a responder a una emergencia.

**Plataforma.** Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

**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.

**Programa de seguridad.** Medidas escritas adoptadas para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

**Proyección de imágenes de amenaza.** Soporte lógico aprobado por la autoridad competente que puede instalarse en algunos equipos de rayos X. El programa proyecta imágenes virtuales de objetos amenazantes (por ejemplo, pistolas, cuchillos, artefactos explosivos improvisados) en la imagen de rayos X de un bolso real que se está examinando o imágenes virtuales completas de bolsos que contienen objetos amenazantes y provee información inmediata a los operadores del equipo de rayos X respecto a la capacidad de éstos para detectar dichas imágenes.

**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.

**Puesto de estacionamiento de aeronave.** Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

**Punto vulnerable.** Toda instalación en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.

**Sabotaje.** Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

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

**Sistema de detección de artefactos explosivos.** Sistema tecnológico o combinación de diferentes tecnologías con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, un artefacto explosivo detectando uno o más componentes de dicho artefacto contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

**Sistema de detección de explosivos.** Sistema tecnológico o combinación de diferentes tecnologías con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, material explosivo contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

**Sistema de permisos.** Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otros documentos expedidos a las personas empleadas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. También se expiden y usan permisos para vehículos para fines similares y permitir el acceso de vehículos. Algunas veces, los permisos se denominan tarjetas de identificación o pases de aeropuerto.

**Suministros.**

— para consumo (avitallamiento). Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

— para llevar (mercancías). Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

**Sustancia explosiva.** Toda sustancia (o mezcla de sustancias) sólida o líquida que es capaz, por reacción química, de producir gases a una temperatura, a una presión y a una velocidad tales que causen daños en torno a ella. Esta definición incluye las sustancias pirotécnicas aun cuando no desprendan gases. No se incluyen aquellas sustancias que de por sí no son explosivas, pero que pueden engendrar una atmósfera explosiva de gas, vapor o polvo.



**Tarjetas de identificación Aeroportuaria. (TIA)** Es un documento de identificación aeroportuaria individual que contiene datos personales de carácter público emitido por la autoridad de seguridad de aeropuerto responsable de la misma, el cual permite el acceso a las zonas de seguridad aeroportuarias.

**Terminal.** Edificio principal o grupo de edificios donde se lleva a cabo el despacho de pasajeros y carga en vuelos comerciales así como el embarque a las aeronaves.

**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.

**Valija diplomática.** Envío embalado que tiene inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación, cuando va acompañado de la documentación oficial requerida.

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

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

**Zona de carga.** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de la carga. Incluye las plataformas, los edificios y almacenes de carga, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.

**Zona de mantenimiento de aeronaves.** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye plataformas, hangares, edificios y talleres, estacionamiento de vehículos y caminos relacionados con estos fines. Normalmente, esta zona se designa zona de seguridad restringida.

**Zona de pasajeros.** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el despacho de pasajeros, incluyendo plataformas, edificios de pasajeros, estacionamiento de vehículos y caminos.

**Zona Publica, ZP,** Es aquella porción del Aeropuerto en la cual el acceso es libre para toda persona sin el uso de identificación alguna.

**Zona de Seguridad de uso Exclusivo.** Porción de la parte aeronáutica de un aeropuerto sobre la cual un operador aéreo en general o concesionario tiene un acuerdo escrito con el operador del Aeropuerto, siendo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, según lo establecido en su programa de seguridad aprobado por la autoridad competente.

**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. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje,



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA  
AVIACIÓN CIVIL  
AVSEC-NP-001-2013

DISTRIBUCION  
LIMITADA  
PNSAC-6-2017-5

incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

Planeacion Estrategica -DGAC- PNSAC-6-2017-5

### 3. LEGISLACION:

#### 3.1 CONVENIOS INTERNACIONALES

ENTIDAD	DOCUMENTO
OACI	Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Doc. 7300/8). Ratificado por Guatemala el 28 de abril de 1947
OACI	Convenio sobre las infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Doc. 8364). Ratificado por Guatemala el 17 de noviembre de 1970
OACI	Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc. 8920). Ratificado por Guatemala el 16 de mayo de 1979
OACI	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc. 8966). Ratificado por Guatemala el 19 de octubre de 1978
OACI	Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional complementario del Convenio de Montreal firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Doc. 9518). Ratificado por Guatemala el 11 de octubre de 1994
OACI	Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Doc. 9571). Ratificado por Guatemala el 26 de noviembre de 1997
ONU	Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas, adoptada el 18 de abril 1961 en Viena, Ratificado por Guatemala, mediante Decreto ley 103.

#### 3.2 LEGISLACIÓN NACIONAL:

ENTIDAD	DOCUMENTO
Asamblea Nacional Constituyente	Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1985.
Congreso de la República de Guatemala	Ley de Aviación Civil. Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala
Congreso de la República de Guatemala	Código Penal. Decreto número 17-73 del Congreso de la República y sus reformas
Presidencia de la República de Guatemala	Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Acuerdo Gubernativo 384-2001

### 3.3 NORMATIVA RELACIONADA:

Marco de referencia legal que origina el presente programa:

a. **ANEXO 17 DEL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL**

**Norma 3.1.1** "Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional de seguridad de la aviación civil por escrito, 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"

b. **LEY DE AVIACION CIVIL DE GUATEMALA, DECRETO 93-2000 DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA**

**Artículo 5. Normas Internacionales.** "El Gobierno de Guatemala adopta las normas Internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional, para las actividades previstas en esta ley".

**Artículo 7. Funciones** (De la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala) a) Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias para el cumplimiento de la presente ley y su reglamento.

c. **REGLAMENTO DE LA LEY DE AVIACION CIVIL, ACUERDO GUBERNATIVO 384-2001**

**Título I. Disposiciones Generales. / Capítulo II. De la Dirección General.**

**Artículo 2°.** "La Dirección General de Aeronáutica Civil, por conducto de su Director General, los subdirectores, unidades técnicas y administrativas deberán velar por el fiel cumplimiento de la Ley de Aviación Civil, Leyes de observancia general que contengan preceptos relacionados con la actividad aeronáutica, acuerdos y tratados internacionales ratificados por Guatemala, del presente Reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias".

**Artículo 3°.** "Por la preeminencia de las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, ratificadas por Guatemala, la Dirección General deberá observar rigurosamente, su aplicación en los procedimientos que se utilicen en materia aeronáutica".

**Artículo 4°.** "La Dirección, podrá emitir, revisar periódicamente y reformar los manuales que contienen las regulaciones de aviación civil, para adecuarlas a los avances tecnológicos, disposiciones internacionales y al desarrollo de la aviación nacional. Las enmiendas deberán ser aprobadas por la Dirección General mediante resolución y hechas del conocimiento de las personas a quien vayan dirigidas".

#### 4. ASIGNACION DE RESPONSABILIDADES:

##### 4.1 DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

- a. La DGAC como autoridad aeronáutica de la República de Guatemala designa a la GNSA como la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, responsable de normar, verificar, ejecutar y certificar todo lo relacionado a la seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala.
- b. La DGAC aprobará por medio de resolución los diferentes programas nacionales y regulaciones en materia de seguridad de la aviación civil.
- c. La DGAC a través de sus órganos correspondientes, deberá designar y notificar a la OACI, la autoridad competente dentro de su administración que será responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento de los programas nacionales de seguridad de la aviación civil, PNSAC, PNISAC, PNCCSAC, entre otros. De acuerdo a lo anterior, la GNSA será esta autoridad competente. El procedimiento para realizar dicha notificación está contenido en el apéndice 08 del presente programa. (OACI/ A-17/ 3.1.2)
- d. Proporcionará y asegurará que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarios para el cumplimiento de las funciones de la GNSA y sus departamentos.
- e. Proporcionará y asegurará que estén disponibles los recursos humanos y materiales e instalaciones necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil. (OACI/ A-17/ 3.1.8)
- f. Asegurará que se hayan puesto a disposición los recursos adecuados para apoyar los planes de contingencia aeroportuarios; esto incluirá, pero sin limitar, la implementación de instalaciones de un centro de crisis adecuado, un área designada para la eliminación de explosivos o para el equipo de contención y un área designada para el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.
- g. La DGAC, para poder cumplir eficazmente con todas las responsabilidades definidas en este programa, organiza a la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil de la siguiente manera:
  - 1) **Primer Nivel. Autoridad Nacional:**
    - a) Director General de Aeronáutica Civil como máxima autoridad en aviación civil.
    - b) Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación –GNSA- como autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil.
  - 2) **Segundo Nivel. Departamentos Nacionales Auxiliares de la GNSA:**
    - a) Departamento Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil –DNCC-AVSEC-.

- b) Departamento Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil. –DNISAC-
  - c) Departamento Nacional de Certificaciones de Seguridad de la Aviación Civil -DNC-AVSEC-
  - d) Departamento Nacional de Operaciones de Seguridad de la Aviación –DNO-AVSEC-
  - e) Departamento Nacional de Facilitación –DNFAL-
- 3) **Tercer Nivel. Autoridad de Seguridad de Aviación de Aeropuertos y Aeródromos:**
- a) Jefaturas de Seguridad de Aeropuertos –JSA-
  - b) Secciones de Seguridad de Aeródromos –SSA-

**Nota:** Véase el apéndice 05 del presente programa que contiene el organigrama de la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil.

#### 4.1.1 GERENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION

- a. La GNSA es la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación de la República de Guatemala y tiene como responsabilidad cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones establecidas en todos los programas y regulaciones relacionados con la seguridad de la aviación civil.
- b. La GNSA a través de sus departamentos correspondientes, es la responsable de elaborar, aplicar y enmendar todos los programas y regulaciones en materia nacional de seguridad de aviación que surjan debido a cambios en legislación internacional o nacional, por nuevas amenazas emergentes contra la aviación civil o por otras circunstancias pertinentes.
- c. La GNSA es el ente responsable de elaborar, aplicar 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. (OACI /A-17/N-2.1.2)
- d. Autorizará el PNSAC, PNCCSAC, PNISAC, PSA, PSE y cualquier otro programa relacionado a seguridad de aviación; toda esta documentación deberá satisfacer todos los aspectos que requiere este programa antes de que sea aprobado; en este caso se deberá cumplir con el proceso de autorización establecido en el apéndice 15 del presente programa.
- e. Definirá y asignará las tareas para poner en práctica los diversos aspectos de este programa para coordinar las actividades entre los diferentes organismos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas

o responsables de los diversos aspectos del presente programa. (OACI/A-17/N-3.1.4)

- f. Pondrá al alcance de explotadores de aeropuertos y aeronaves, aeródromos, proveedores de servicios de tránsito aéreo, empresas terrestres (empresa de seguridad privada, almacenamiento, transporte y suministro de combustible, aprovisionamiento de a bordo (catering), concesionarios de zonas de seguridad de uso exclusivo, agente acreditado y otros interesados, una versión por escrito de las partes pertinentes del presente programa y de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos nacionales. (OACI/A-17/ N-3.1.9)
- g. Examinará y mantendrá la eficacia del programa, incluida la re-evaluación de las medidas y procedimientos de seguridad a raíz de un acto de interferencia ilícita y la adopción de las medidas necesarias para corregir los puntos débiles a fin de impedir que vuelvan a ocurrir.
- h. Asegurará de que se encuentren disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto de la República de Guatemala que preste servicios a la aviación civil. En este caso la GNSA deberá realizar las gestiones correspondientes ante la DGAC para que se proveen a los servicios de seguridad instalaciones adecuadas, locales, mobiliario, vehículos, equipo de telecomunicaciones, equipo técnico apropiado para las inspecciones e instalaciones, equipo para la instrucción, instalaciones de un centro de crisis adecuado, un área designada para la eliminación de explosivos o para el equipo de contención y un área designada para el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves (OACI/A-17/N-3.1.8)
- i. Emitirá y revisará cuando corresponda, las políticas nacionales generales relativas a la seguridad de la aviación civil.
- j. Elaborará y promulgará directrices nacionales generales relativas a la seguridad de la aviación civil.
- k. Asegurará que los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación óptima de las medidas de seguridad del presente programa, se integren en el diseño y construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos internacionales de la República de Guatemala. (OACI/A-17/N 3.2.4)
- l. Asegurará de que se prepare, elabore y ejecute un programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil –PNISAC- para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Este programa de instrucción estará diseñado para garantizar la eficacia del presente programa. Los requisitos formales que debe contener el PNISAC están descritos en el apéndice número 07 del presente programa. (OACI/A-17/N-3.1.6)

- m. Asegurará que cada explotador de aeropuertos, aeródromos, aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo, empresas terrestres (empresa de seguridad privada, almacenamiento, transporte y abastecedoras de combustible, aprovisionamiento de a bordo (catering), concesionarios de zonas de seguridad de uso exclusivo y agente acreditado, que desarrollen o participen en labores relacionadas con la seguridad de la aviación, elaboren e implanten un programa de instrucción en materia de seguridad de la aviación. El DNISAC deberá revisar estos programas para verificar que cumplen con los requisitos establecidos en el procedimiento establecido en el numeral 4.8 de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación, anexo 1 del presente programa.
- n. Implementará un sistema de certificación para garantizar las competencias del personal involucrado en las actividades de seguridad de la aviación civil.
- o. Asesorará y formará parte del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- p. Asegurará que se elabore, aplique y se mantenga actualizado un Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil – PNCCSAC- para normar y fiscalizar el cumplimiento del presente programa y validar su eficacia. El PNCCSAC deberá elaborarse conforme los requisitos formales que se describen en la plantilla modelo que figura en el apéndice 06 del presente programa. (OACI/A-17/N-3.4.4)
- q. Será un órgano asesor cuando la DGAC firme acuerdos o memorándums de entendimiento en asuntos de seguridad de la aviación.
- r. Asegurará que todos los acuerdos de entendimiento entre una entidad privada y la DGAC en materia de seguridad sobre el uso de zonas de seguridad de uso exclusivo estén disponibles para su consulta pertinente por personal autorizado.
- s. Autorizará las certificaciones de todas las personas que realicen funciones de seguridad en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, en los niveles que se determine.
- t. Fiscalizará y aprobará el sistema de permisos que las JSA y SSA implementen para el ingreso de personas y vehículos en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
- u. Coordinará con los organismos de seguridad e inteligencia del Estado para evaluar constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en el territorio y espacio aéreo de la República de Guatemala para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes del presente programa. (OACI/A-17/N-3.1.4)
- v. Proporcionará a la DGAC, a los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, los análisis detallados de los riesgos y vulnerabilidades en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala en materia



de seguridad de la aviación civil efectuados en coordinación con las autoridades de seguridad e inteligencia del Estado.

- w. Utilizará información o inteligencia sobre el nivel de amenaza a las operaciones de aviación civil derivado de las evaluaciones periódicas de riesgo de seguridad de la aviación civil efectuadas por las instituciones de inteligencia y seguridad nacional del Estado, con miras a ajustar los elementos pertinentes de las medidas de seguridad establecidas en el presente programa.
- x. Difundirá nueva información de inteligencia a los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala sobre el nivel de amenaza a las operaciones de aviación civil para ajustar los elementos pertinentes de las medidas de seguridad establecidas en el presente programa. El procedimiento de difusión se realizará de conformidad con el apéndice 13 del presente programa.
- y. Apoyará las evaluaciones de riesgo a nivel aeropuerto que requieran el involucramiento de las diferentes autoridades que conformen los cuerpos de inteligencia y de seguridad nacional
- z. Establecerá la metodología de la gestión del riesgo de conformidad con el apéndice número 04 del presente programa, para determinar la aplicación de medidas de seguridad a las operaciones de la aviación civil.
- aa. Recabará información necesaria de actos de interferencia ilícita suscitados dentro y fuera de la República de Guatemala y que pudieran afectar la seguridad de la aviación civil de la nación.
- bb. Cumplirá con las demás responsabilidades que este programa le asigne.

#### 4.1.1.1 DEPARTAMENTO NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL –DNCC-AVSEC-

- a. Es el ente encargado de aplicar las medidas de control de calidad mediante técnicas y actividades de vigilancia empleadas para evaluar el sistema de seguridad de la aviación civil de la República de Guatemala y cuando corresponda corregir las deficiencias detectadas, con la finalidad de validar la eficacia del PNSAC. El alcance y competencia de las actividades de vigilancia de este Departamento afectará a los aeropuertos, aeródromos, explotadores de aeronaves y terrestres (empresas de seguridad privada, almacenamiento, mantenimiento y limpieza, transporte, abastecimiento de combustible, servicios de aprovisionamientos de a bordo (catering), arrendatarios de zonas de seguridad de uso exclusivo), agente acreditado, expedidores reconocidos, tiendas libres de impuestos y otros comercios, así como aviación general de la República de Guatemala.

- b. El DNCC-AVSEC elaborará, enmendará, aplicará y se encargará de mantener actualizado el PNCCSAC para determinar si se cumple con el presente programa y validar su eficacia.
- c. Garantizará por medios de sus actividades de vigilancia el fiel cumplimiento del PNCCSAC para determinar si se cumple con el presente programa y validar su eficacia.
- d. Las actividades de control de calidad (Auditorías, Inspecciones, Pruebas, Estudios de Seguridad y otras) se ejecutarán a todas las entidades mencionadas en el inciso a. de este numeral.
- e. El DNCC-AVSEC deberá contar con los suficientes Inspectores Nacionales AVSEC para realizar las funciones de vigilancia, los cuales deberán haber sido debidamente seleccionados, instruidos y certificados de conformidad con los requisitos que se describen en el presente programa y el –PNISAC-.
- f. El DNCC-AVSEC se regirá por lo establecido en el presente programa y el PNCCSAC.

#### 4.1.1.2 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACION –DNISAC-

- a. Es el ente responsable de garantizar la instrucción de todo el personal de seguridad de la aviación civil que prestan sus servicios para la DGAC en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, de conformidad con los requerimientos que se describen en el presente programa y el PNISAC.
- b. El DNISAC elaborará, enmendará, aplicará y se encargará de mantener actualizado el PNISAC.
- c. El DNISAC es responsable de garantizar el fiel cumplimiento del PNISAC y todo lo relativo a normas nacionales e internacionales de instrucción en seguridad de la aviación.
- d. El DNISAC velará y asegurará que todos los entes con responsabilidades en instrucción en seguridad de la aviación den fiel cumplimiento al PNISAC.
- e. El DNISAC deberá contar personal suficiente para cumplir con sus responsabilidades y con suficientes instructores nacionales en seguridad de la aviación, los cuales deberán haber sido seleccionados, instruidos y certificados de conformidad con los requisitos que se describen en el presente programa y el - PNISAC-
- f. Las funciones y actividades del DNISAC están descritas en el numeral 9.2 del presente programa.

#### 4.1.1.3 DEPARTAMENTO NACIONAL DE CERTIFICACIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACION –DNC-AVSEC-

- a. Es el ente encargado de certificar, recertificar y retirar las certificaciones al siguiente personal:
- 1) Inspectores nacionales en seguridad de la aviación
  - 2) Instructores nacionales en seguridad de la aviación
  - 3) Supervisores de seguridad de aviación
  - 4) Operadores de equipos de rayos X
  - 5) Agentes de seguridad de la aviación
  - 6) Inspectores de seguridad de aviación (de aeropuertos y de explotadores, agente acreditado, concesionario)
  - 7) Instructores de seguridad de aviación (de aeropuertos, y de explotadores, agente acreditado y/o concesionario)
  - 8) Operadores de Equipos de Rayos X de explotadores, agente acreditado y/o concesionario
  - 9) Agentes de Seguridad de aviación de explotadores, agente acreditado y/o concesionario
- b. El DNC-AVSEC deberá elaborar e implementar un programa nacional de certificación AVSEC, en donde se regulen todos los procesos de certificación, recertificación y retiro de certificación del personal de seguridad de aviación civil, explotadores de aeronaves, terrestres, agente acreditado y personal de empresas de seguridad privada que efectúen labores de seguridad de la aviación. Este programa será revisado por el DNO-AVSEC y aprobado por la GNSA.
- c. El DNC-AVSEC es el ente encargado para desarrollar el proceso de certificación o recertificación, así como el retiro de las certificaciones conforme a las normas del presente programa, el PNISAC y el Programa Nacional de Certificación AVSEC.
- d. El DNC-AVSEC retirará las certificaciones de cualquier persona que no cumpla o deje de cumplir con los requerimientos del presente programa, del PNISAC y del programa nacional de certificaciones AVSEC.
- e. Las funciones y actividades del DNC-AVSEC están descritas en el numeral 9.3 del presente programa.

#### 4.1.1.4 DEPARTAMENTO NACIONAL DE OPERACIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACION –DNO-AVSEC-

- a. Es el ente encargado de gestionar, revisar y someter a aprobación y/o autorización, según corresponda, ante la GNSA, el PNSAC, PSA, PSE, regulaciones de seguridad de la aviación civil y cualquier otro programa relacionado a seguridad de aviación; toda esta documentación deberá satisfacer todos los aspectos que requiere la reglamentación nacional antes de que

sea aprobada por la GNSA; en este caso se deberá cumplir con el proceso de aprobación establecido en el apéndice 15 del presente programa.

- b. El DNO-AVSEC estará a cargo de gestionar, revisar, registrar y someter a conocimiento, autorización y/o aprobación de la GNSA todas las solicitudes de enmienda a los programas o manuales descritos en el inciso anterior.

#### 4.1.1.5 DEPARTAMENTO NACIONAL DE FACILITACIÓN –DNFAL-

- a. Es el ente responsable de coordinar los procedimientos de facilitación en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala para agilizar las operaciones sin descuidar y garantizar la seguridad de la aviación civil.
- b. Elaborará, aplicará y mantendrá actualizado un programa nacional de facilitación.
- c. Mantendrá una estrecha relación con las Administraciones Aeroportuarias, explotadores de aeronaves, Dirección General de Migración, Policía Nacional Civil, Superintendencia de Administración Tributaria, Jefaturas y Secciones de Seguridad de aeropuertos, aeródromos y otras empresas o instituciones que se considere necesario para coordinar los procedimientos de facilitación.
- d. Es el responsable de velar y vigilar que todos los entes con responsabilidades en materia de facilitación, cumplan con los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Facilitación.

#### 4.1.2 JEFATURAS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA –JSA- Y SECCIONES DE SEGURIDAD DE AERODROMOS –SSA-

- a. Las JSA o SSA son los entes que estarán a cargo de la seguridad de la aviación de cada aeropuerto o aeródromo de la República de Guatemala respectivamente y serán responsables de coordinar la aplicación de los controles de seguridad. Dichas autoridades serán las responsables dentro de los aeropuertos o aeródromos a su cargo de dar fiel cumplimiento a lo establecido en el presente programa. (OACI A-17/N 3.2.2)
- b. Las JSA o SSA deberán contar con un jefe o encargado de seguridad respectivamente y serán las personas responsables de cumplir y ejecutar todas las funciones y atribuciones asignadas a las JSA o SSA de conformidad con el presente programa y el PSA correspondiente.
- c. Las JSA y/o SSA de cada aeropuerto o aeródromo de la República de Guatemala que presta servicios a la aviación civil, deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria –PSA- apropiado para cumplir con los requisitos del presente programa. Este documento será elaborado conforme a los

requisitos establecidos en el procedimiento descrito en el numeral 4.7 del manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación, anexo 1 al presente programa. El PSA deberá ser revisado por el DNO-AVSEC y aprobado por la GNSA. (OACI/A-17/N-3.2.1)

- d. Las JSA o SSA se asegurarán que el personal de seguridad de aviación asignado a los aeropuertos o aeródromos sea previamente seleccionado y que se les haya verificado sus antecedentes antes de iniciar labores de seguridad de la aviación. (OACI/A-17/N-4.2.4)
- e. Las JSA o SSA se asegurarán que el personal de seguridad de aviación asignado a los aeropuertos o aeródromos sea instruido apropiadamente en la materia antes de iniciar sus labores de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- f. Las JSA se asegurarán que se lleven a cabo los procesos de Instrucción en el Puesto de Trabajo -OJT- de su personal de seguridad de aviación asignados a los aeropuertos que requieran certificación.
- g. Las JSA y SSA se asegurarán que se elabore y aplique un programa de instrucción a nivel aeropuerto para todas las categorías de personal que requieren instrucción en materia de seguridad de la aviación civil, que cumpla con los requerimientos del presente programa.
- h. Las JSA se asegurarán que su personal de seguridad de la aviación se encuentre debidamente certificado de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- i. Las JSA se asegurarán que se elabore y aplique un programa de control de calidad a nivel aeropuerto en materia de seguridad de la aviación civil para implementar medidas de vigilancia internas que cumpla con los requerimientos del presente programa, para validar la eficacia del PSA.
- j. Las JSA de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil, establecerán, convocarán y dirigirán un Comité de Seguridad de Aeropuerto –CSA- conformado por todas las entidades involucradas en las actividades de seguridad de la aviación civil para coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, según lo indicado en el PSA de cada uno de ellos. (OACI/A-17/N-3.2.3)
- k. Organizarán la agenda y registrarán las sesiones del –CSA-
- l. Informarán a la GNSA en forma mensual, los resultados de las sesiones del –CSA-
- m. Elaborarán, enmendarán y mantendrán actualizados los planes de contingencia de aeropuerto y coordinarán con las entidades, los órganos administrativos de gobierno, los organismos encargados de hacer cumplir la ley, las fuerzas armadas, los explotadores de aeronaves, las administraciones de aeropuertos y los arrendatarios para la preparación de los mismos; dar instrucciones al personal, instalar sistemas de comunicaciones e impartir instrucción a fin de responder a actos de

interferencia ilícita que ocurran en la República de Guatemala y puedan afectar la seguridad de la aviación civil.

- n. Las JSA o SSA tendrán las demás responsabilidades que el presente programa les asigna.

#### 4.1.3 ADMINISTRACIÓN DE AEROPUERTOS

- a. Son los entes encargados de ejercer la administración de los aeropuertos o aeródromos, realizando la coordinación y supervisión de todos los servicios que se proporcionen en los mismos, exceptuando la seguridad de la aviación. Sus responsabilidades de acuerdo al presente programa son las siguientes:

- 1) Serán las responsables de apoyar a las JSA o SSA, manteniendo en óptimas condiciones toda la infraestructura y equipo utilizado para las operaciones de seguridad de la aviación civil.
- 2) Participar como miembro en el Comité de Seguridad de Aeropuerto -CSA-.
- 3) Cumplir con la normativa establecidas en el presente programa y PSA de cada aeropuerto o aeródromo.
- 4) Constituirse como enlace de comunicación y coordinación entre explotadores de aeronaves, terrestres y organismos directamente involucrados en el apoyo de la gestión de seguridad de la aviación civil de los aeropuertos internacionales.
- 5) Mantener una estrecha comunicación y coordinación con las JSA o SSA y con el personal de seguridad de la aviación civil, a fin de facilitar las operaciones.
- 6) Mantener una estrecha relación con las JSA o SSA, a fin de mantener el control de los vehículos que circulan permanentemente en la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
- 7) Asegurarse de colocar la información pertinente como carteles, avisos y rótulos, en los accesos, puntos de inspección, zonas de seguridad restringida, perímetro y otras áreas sensibles de aeropuertos y aeródromos para que los pasajeros, miembros de la tripulación y trabajadores en general estén enterados sobre los procedimientos locales de seguridad de aviación, así como de los artículos restringidos.
- 8) Instalar buzones de sugerencias y/o carteles de información en puntos estratégicos en los aeropuertos internacionales de la República de Guatemala para que los pasajeros, miembros de la tripulación y personal en tierra puedan brindar información sobre seguridad de la aviación. Los carteles de información deberán tener impreso en un área visible la dirección de la Página Oficial de la

DGAC [www.dgac.gob.gt](http://www.dgac.gob.gt) y los correos electrónicos [calidad.avsec@dgac.gob.gt](mailto:calidad.avsec@dgac.gob.gt) y [dnccguat@gmail.com](mailto:dnccguat@gmail.com) |

#### 4.1.4 SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

- a. Es un servicio proporcionado por controladores situados en tierra, que guían a las aeronaves en los espacios aéreos controlados y ofrecen información y apoyo a los pilotos en los espacios aéreos no controlados. Su objetivo es proporcionar seguridad, orden y eficiencia al tránsito aéreo. Sus responsabilidades de acuerdo al presente programa son las siguientes:
- 1) Garantizar la continuidad, regularidad y seguridad de los servicios de tránsito aéreo, suministrados a los usuarios que utilizan el espacio aéreo de la República de Guatemala.
  - 2) Establecer y aplicar disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del presente programa. Para el efecto deberán elaborar, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad, el cual deberá ser revisado por el DNO-AVSEC y aprobado por la GNSA. Este programa podrá elaborarse siguiendo los lineamientos establecidos en el Manual de Seguridad de la Gestión del Tránsito Aéreo documento 9985 de la OACI u otro que la GNSA considere conveniente. (OACI-A-17/N-3.5)
  - 3) Elaborar y aplicar un programa de instrucción en materia de seguridad de la aviación civil que cumpla con los requerimientos del presente programa y del PNISAC. Este programa deberá ser revisado y autorizado por el DNISAC y aprobado por la GNSA.
  - 4) Proveer a las instancias correspondientes, información pertinente en caso de emergencias, contingencias e incidentes relacionados con actos de interferencia ilícita.
  - 5) Participar en el comité de seguridad de aeropuerto –CSA-.

#### 4.2 ARRENDATARIOS DE AEROPUERTO:

- a. Se entiende como arrendatarios de aeropuerto a todas aquellas personas individuales o jurídicas a las que la DGAC ha otorgado un contrato y/o concesión para desarrollar sus actividades comerciales o de otra índole dentro de las instalaciones aeroportuarias. Sus responsabilidades de acuerdo al presente programa son las siguientes:
- 1) Todo arrendatario debe apoyar a las JSA o SSA en lo que corresponda a las medidas de seguridad en las instalaciones aeroportuarias para prevenir cualquier acto de interferencia ilícita.
  - 2) Los arrendatarios que controlen accesos a los aeropuertos y cuyo lugar donde realicen sus operaciones, estén reconocidos por la autoridad como zonas de seguridad de uso exclusivo en los aeropuertos o aeródromos de

la República de Guatemala, deberán elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad, el cual contendrá sus procedimientos de seguridad, escrito en idioma español, que satisfaga los requerimientos del presente programa y deberá ser revisado por el DNO-AVSEC y aprobado por la GNSA. Este documento debe ser elaborado en base a los requisitos establecidos en el numeral 4.8 del manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación, anexo 1 del presente programa. Esta responsabilidad también aplica para los arrendatarios que realicen operaciones de inspección y otras funciones relacionadas con la seguridad de aviación civil.

- 3) Los arrendatarios que tengan bajo su administración zonas de seguridad de uso exclusivo o que realicen operaciones de inspección y otras funciones relacionadas con la seguridad de la aviación, designarán dentro de su administración un ente, gerente, jefe o persona encargada de la seguridad, responsable del cumplimiento del programa de seguridad del arrendatario.
- 4) Los arrendatarios de una zona de seguridad de uso exclusivo, serán los responsables de implementar medidas de seguridad en sus áreas arrendadas o concedidas desde los puntos de control de acceso hacia la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas para impedir el acceso no autorizado.
- 5) Los arrendatarios de una zona de seguridad de uso exclusivo deberán brindar instalaciones seguras para la aplicación de controles de seguridad para evitar que se puedan ingresar 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 ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita.
- 6) Los arrendatarios de una zona de seguridad de uso exclusivo, deberán asegurar que toda persona o vehículo que desde sus instalaciones ingresen a una zona de seguridad restringida de un aeropuerto o aeródromo, hayan sido objeto de inspección, así como los artículos que transportan.
- 7) Si sus instalaciones otorgan acceso a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida de un aeropuerto o aeródromo deberán protegerlos contra acceso no autorizado.
- 8) Los arrendatarios de una zona de seguridad de uso exclusivo, designarán las zonas de seguridad de sus instalaciones en base a riesgos detectados.
- 9) Los arrendatarios de una zona de seguridad de uso exclusivo, deben establecer e implementar un sistema de identificación de personas y vehículos que necesitan ingresar al área bajo su control.
- 10) Los instructores en seguridad de la aviación civil de los arrendatarios deben estar certificados por el DNC-AVSEC.



- 11) El personal del arrendatario o subcontratado que realicen funciones de seguridad de la aviación, deberán haber sido instruidos en la materia de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC y deberán estar certificados por el DNC-AVSEC.
- 12) Los arrendatarios de una zona de seguridad de uso exclusivo, se asegurarán que todo su personal o subcontratado que desempeñen tareas de seguridad por medios manuales y técnicos, deberán haber sido instruidos en seguridad de la aviación de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC. Este personal deberá estar certificado por el DNC-AVSEC para poder efectuar tales tareas.
- 13) Los arrendatarios se asegurarán que todo su personal permanente haya sido seleccionado y se le hayan verificado sus antecedentes antes de realizar labores dentro de las instalaciones aeroportuarias.
- 14) El arrendatario se asegurará que todo su personal que no sea de seguridad sea instruido en seguridad de la aviación de conformidad con los requisitos del PNISAC.
- 15) El arrendatario de una zona de seguridad de uso exclusivo se asegurará que todo su personal de seguridad de la aviación haya sido seleccionado, instruido y certificado para ejecutar sus labores de seguridad. Estos requisitos están contemplados en el numeral 9 del presente programa, el PNISAC y en el Programa Nacional de Certificación AVSEC.
- 16) El arrendatario de una zona de seguridad de uso exclusivo se asegurará de implementar un programa de control de calidad de seguridad de la aviación para vigilar el cumplimiento de las actividades establecidas en su programa de seguridad.
- 17) Los arrendatarios de una zona de seguridad de uso exclusivo deben socializar su programa de seguridad, el PNSAC y el PSA del aeropuerto en donde operen.
- 18) Concienciar a todo su personal en materia de seguridad de la aviación civil.
- 19) Mantener sus locales, instalaciones, mobiliario, productos, suministros y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- 20) Participar en los Comités de Seguridad de Aeropuerto -CSA-
- 21) Cumplir con las demás responsabilidades que le asigna este programa.

#### 4.3 EXPLOTADORES DE AERONAVES

- a. De acuerdo a la norma 2.4.1 del anexo 17 de Seguridad de la Aviación, la República de Guatemala, puede solicitar a otros Estados que se apliquen medidas de seguridad adicionales, con respecto a uno o varios vuelos específicos, operados por los explotadores de esos otros Estados.

- b. Todos los explotadores de aeronaves extranjeros que soliciten un certificado de explotación para ingresar al territorio de la República de Guatemala, deberán cumplir con las normas del anexo 17 y cualquier documentación nacional en materia de seguridad de aviación; en el caso que el Estado de bandera de ese explotador se encuentre en la página segura de la OACI con uno o varios SSeCs, la República de Guatemala podrá requerir una inspección secundaria de seguridad desde los vuelos que salgan de ese Estado hacia Guatemala. Si al explotador extranjero ya se le ha otorgado un certificado de explotación, se le podrá requerir que implemente inspecciones secundarias de seguridad descritas anteriormente.
- c. Se entiende por explotador de aeronaves a toda persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de aeronaves, los cuales están autorizados por la DGAC para sus operaciones conforme a las leyes y reglamentos nacionales. Sus responsabilidades de acuerdo al presente programa son las siguientes:
- 1) Elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad del Explotador, -PSE- por escrito, en idioma español que satisfaga los requerimientos del presente programa y el cual debe ser revisado por el DNO-AVSEC y aprobado por la GNSA. En este documento se deberán incluir los procedimientos y medidas de seguridad que se detallan en los siguientes incisos y se elaborará con base a los requisitos establecidos en el numeral 4.8 del manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación, anexo 1 del presente programa. (OACI/A-17/N-3.3.1)
  - 2) Designarán dentro de su administración a un ente, jefe, gerente o persona encargada de seguridad en la República de Guatemala, responsable del cumplimiento de todos los aspectos contemplados en su PSE.
  - 3) Elaborar, cumplir y mantener actualizadas las medidas de seguridad que les corresponde respecto a la protección de sus aeronaves descritas en el presente programa.
  - 4) Elaborar, cumplir y mantener actualizadas las medidas sobre la seguridad de los pasajeros y su equipaje de mano descritas en el presente programa.
  - 5) Elaborar, cumplir y mantener actualizadas las medidas de seguridad sobre el cotejo de pasajeros, aceptación, inspección, protección y transporte de equipaje de bodega que se encuentran descritas en el presente programa.
  - 6) Elaborar, cumplir y mantener actualizadas las medidas de seguridad respecto al tratamiento del aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en sus vuelos del transporte aéreo comercial que se encuentran descritos en el presente programa.
  - 7) Someter la carga y correo a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.

- 8) Proteger la carga y correo después de ser inspeccionado hasta el momento de ser abordado en una aeronave. Si la autoridad comprueba el incumplimiento en la protección, el explotador de aeronaves no podrá abordar la carga y correo sin una re-inspección.
- 9) Se asegurará que la carga y correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo con salida en su territorio.
- 10) Serán los responsables directos de la custodia y cuidado de los pasajeros que no sean admisibles por la autoridad migratoria de la República de Guatemala; así como también de transportarlos de regreso al lugar de origen.
- 11) Establecerán procedimientos para informar a los pilotos al mando de aeronaves en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- 12) Establecerán procedimientos para que se informe al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.
- 13) Los instructores en seguridad de la aviación civil de los explotadores de aeronaves deben estar certificados por el DNC-AVSEC.
- 14) Asegurarse que todo su personal o subcontratado que desarrollen funciones de seguridad de la aviación por medios manuales y/o técnicos, hayan sido instruidos en seguridad de la aviación, de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- 15) Asegurarse que todo su personal o subcontratado que desarrollen funciones de seguridad de la aviación por medios manuales y/o técnicos, se encuentren debidamente certificados por el DNC-AVSEC.
- 16) El explotador de aeronaves se asegurará que todo su personal haya sido seleccionado y verificado sus antecedentes antes de otorgarle acceso a sus instalaciones.
- 17) El explotador de aeronaves se asegurará que todo su personal que no sea de seguridad sea instruido en la materia de conformidad con los requisitos del PNISAC.
- 18) El explotador de aeronaves se asegurará de implementar un programa de control de calidad de seguridad de la aviación para vigilar el cumplimiento de las actividades establecidas en su programa de seguridad.
- 19) Socializar entre su personal el presente programa, el Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- donde operen y su Programa de Seguridad del Explotador –PSE-.

- 20) Concienciar a todo su personal en materia de seguridad de la aviación civil, así como proporcionar apoyo a las JSA y SSA para evitar cualquier intento de acto de interferencia ilícita.
- 21) Elaborar planes de contingencia para sus operaciones del transporte aéreo comercial.
- 22) Serán responsables que sus Tripulaciones en tránsito, no ingresen a la zona de seguridad restringida, sin ser inspeccionados.
- 23) Mantener sus locales, instalaciones, mobiliario, equipo, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- 24) Participar en el Comité de Seguridad de Aeropuerto -CSA-.
- 25) Deberán proporcionar con antelación a las JSA o SSA información respecto al transporte de armas de fuego declaradas en el país de origen y a bordo del equipaje de bodega que ingresa al país
- 26) Deberán informar con antelación a la GNSA cuando sean objeto de auditoría o inspección de seguridad por parte de un Estado, organismo o por parte del mismo explotador.
- 27) Cumplir con las demás responsabilidades que les asigna el presente programa.

#### 4.4 EXPLOTADORES TERRESTRES:

- a. Se denomina explotadores terrestres, a las entidades subcontratadas por los explotadores de aeronaves y autorizados por la DGAC conforme a las leyes, reglamentos y regulaciones nacionales para realizar servicios terrestres como, por ejemplo: Empresas de Seguridad Privada, empresas de Handling transporte, limpieza de aeronaves, mantenimiento, abastecedoras de combustible, empresas de aprovisionamiento (catering), etc. Sus responsabilidades de acuerdo a este programa son las siguientes:
  - 1) Elaborarán, aplicarán y mantendrán actualizado un Programa de Seguridad del Explotador –PSE- por escrito, en idioma español, que satisfaga los requerimientos del presente programa y el cual será revisado por el DNO-AVSEC y aprobado por la GNSA. Este documento debe ser elaborado en base a los requisitos establecidos en el numeral 4.8 del manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación, anexo 1 del presente programa.
  - 2) Designarán dentro de su administración a un ente, jefe, gerente o persona encargada de seguridad en la República de Guatemala, responsable del cumplimiento de todos los aspectos contemplados en su PSE.
  - 3) Deberán cumplir con los procedimientos requeridos en su PSE, los cuales deben estar en concordancia con las normas del presente programa y del PSA del aeropuerto donde operen.

- 4) Los instructores en seguridad de la aviación civil de los explotadores terrestres deben estar certificados por la GNSA.
- 5) El explotador terrestre se asegurará que todo su personal haya sido seleccionado y verificado sus antecedentes antes de otorgarle acceso a sus instalaciones.
- 6) El explotador terrestre se asegurará que todo su personal que no sea de seguridad sea instruido en seguridad de la aviación de conformidad con los requisitos del PNISAC.
- 7) El explotador terrestre se asegurará que todo su personal de seguridad de la aviación haya sido seleccionado, instruido y certificado para ejecutar sus labores de seguridad. Estos requisitos están contemplados en el numeral 9 del presente programa y en el PNISAC.
- 8) El explotador terrestre se asegurará de implementar un programa de control de calidad de seguridad de la aviación para vigilar el cumplimiento de las actividades establecidas en su programa de seguridad.
- 9) Deberán socializar entre su personal, el presente programa, su Programa de Seguridad del Explotador –PSE- y el Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- donde opere.
- 10) Mantener sus locales, instalaciones, mobiliario, equipo, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- 11) Deberán participar en el Comité de Seguridad de Aeropuerto.
- 12) Cumplir con las demás responsabilidades que le asigna el presente programa.

#### 4.5 AGENTE ACREDITADO:

- a. El agente acreditado deberá estar reconocido y aprobado como tal por la DGAC y tendrá la responsabilidad de elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de Agente Acreditado por escrito, en idioma español, que satisfaga los requerimientos del presente programa, el cual debe ser revisado por el DNO-AVSEC y aprobado por la GNSA. Este documento debe ser elaborado con base a los requisitos establecidos en el numeral 4.10.2 del manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación, anexo 1 del presente programa.
- b. Designará dentro de su administración un ente, gerente, jefe o persona encargada de la seguridad, responsable del cumplimiento del programa de seguridad del agente acreditado.
- c. El agente acreditado será responsable de implementar medidas de seguridad en sus áreas, desde los puntos de control de acceso, para impedir el ingreso de personal no autorizado.

- d. Proporcionar instalaciones seguras para la aceptación, la aplicación de controles de seguridad que puedan incluir la inspección, el almacenamiento de envíos de carga aérea que han pasado los controles de seguridad y, cuando corresponda, el transporte por tierra.
- e. Si sus instalaciones otorgan acceso a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida de un aeropuerto o aeródromo deberán protegerlos contra acceso no autorizado.
- f. Implementarán un sistema de permisos de personas y vehículos para sus instalaciones.
- g. Designarán las zonas de seguridad de sus instalaciones en base a riesgos detectados.
- h. Aplicarán el proceso de la cadena de suministro segura para las operaciones de seguridad de la carga y el correo.
- i. Elaborarán, implementarán y dispondrán de un formato de estatus de la carga ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura.
- j. Deberán asegurar que toda persona o vehículo que desde sus instalaciones ingresen a una zona de seguridad restringida de un aeropuerto o aeródromo, hayan sido objeto de inspección, así como los artículos que transportan.
- k. El agente acreditado debe establecer e implementar un sistema de identificación de personas y vehículos que necesitan ingresar al área bajo su control.
- l. Los instructores en seguridad de la aviación civil del agente acreditado deben estar certificados por el DNC-AVSEC.
- m. El agente acreditado es responsable de aplicar medidas de seguridad apropiadas, comprendida la inspección a toda la carga y correo, antes de abordarlo en una aeronave; sin embargo, el explotador de aeronaves podría realizar esta función si estuviera facultado por la autoridad competente y así lo describe en su PSE.
- n. El agente acreditado es el responsable de aplicar la inspección u otros controles de seguridad apropiados a la carga y el correo antes de abordarla en una aeronave.
- o. El agente acreditado y/o el explotador de aeronaves es responsable 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.
- p. El agente acreditado y/o el explotador de aeronaves es responsable de que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para disminuir adecuadamente las amenazas conexas.

- q. El agente acreditado o el explotador de aeronaves será responsable de establecer un sistema para identificar carga y correo ya inspeccionado, garantizando que la carga es segura antes de abordarla en una aeronave. La carga y el correo acerca de los cuales no se pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.
- r. El agente acreditado se asegurará que todo su personal permanente haya sido debidamente seleccionado, contratado y se le hayan verificado sus antecedentes antes de otorgarle acceso a sus instalaciones.
- s. Proporcionar suficiente personal administrativo y operativo para el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente programa.
- t. El agente acreditado se asegurará que todo su personal que no sea de seguridad sea instruido en la materia de conformidad con los requisitos del PNISAC.
- u. El agente acreditado se asegurará que todo su personal de seguridad de la aviación haya sido debidamente seleccionado, instruido y certificado para ejecutar sus labores de seguridad. Estos requisitos están contemplados en el numeral 9 del presente programa y en el PNISAC.
- v. El agente acreditado se asegurará de implementar un programa de control de calidad de seguridad de la aviación para vigilar el cumplimiento de las actividades establecidas en su programa de seguridad.
- w. Deberá socializar entre su personal su Programa de Seguridad del Explotador – PSE- y el Programa Nacional de Seguridad de Aviación civil -PNSAC- y Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- donde opere.
- x. Mantener sus locales, instalaciones, mobiliario, equipo, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- y. Deberán participar en el Comité de Seguridad de Aeropuerto -CSA-.
- z. Cumplir con las demás responsabilidades que le asigna este programa.

#### 4.6 AUTORIDAD DE POLICIA

- a. La autoridad de policía designada en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala conforme a las leyes nacionales es la Policía Nacional Civil –PNC-, quienes de acuerdo al presente programa tienen las responsabilidades siguientes:
  - 1) Prevención y detección de delitos en las instalaciones aeroportuarias.
  - 2) Apoyo en las actividades de patrullaje y vigilancia de rutina de los perímetros de los aeropuertos y edificios de las terminales aéreas con el fin de prevenir intrusiones y posibles actos ilícitos en instalaciones aeroportuarias y sus alrededores.
  - 3) Apoyo en las actividades de patrullaje y vigilancia en el perímetro, accesos, zonas públicas, instalaciones y edificios de las terminales aéreas

en situaciones de acrecentamiento de la amenaza, con el fin de prevenir o mitigar las consecuencias de un acto de interferencia ilícita.

- 4) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen a fin de determinar si algunos de ellos pueden constituirse en una amenaza para la aviación civil.
- 5) Formar parte de los planes de contingencia del aeropuerto en conjunto con las fuerzas armadas militares y otras instituciones de seguridad nacional para responder y controlar actos de apoderamiento ilícito, sabotaje, bombas u otras amenazas, ataques en tierra y desorden civil.
- 6) Provisión de respuesta especializada, que incluye entre otras cosas: comandos antiterroristas, intervención armada, negociación para la liberación de rehenes, búsqueda y eliminación de artefactos explosivos.
- 7) Provisión de respuesta armada rápida ante incidentes graves en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
- 8) Asegurar que su personal de policía asignado a los aeropuertos de la República de Guatemala esté instruido en métodos y procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil pertinentes a sus operaciones a través del Curso Básico de Seguridad de la Aviación Civil.
- 9) Tienen la facultad de revisar personas, pertenencias, equipajes, vehículos, instalaciones aeroportuarias y aeronaves, respetando para ello las disposiciones legales para el efecto.
- 10) Realizar inspección y/o revisión de los pasajeros, equipajes y aeronaves de la aviación general, respetando para ello las disposiciones legales para el efecto.
- 11) Conocer, cumplir y respetar las normas de seguridad de aviación civil y de seguridad operacional de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala conforme a las regulaciones y programas de seguridad de la DGAC.
- 12) Apoyar a las JSA o SSA, en materia de Seguridad en los siguientes casos:
  - a) Pasajeros perturbadores o insubordinados
  - b) Apoderamiento ilícito de aeronaves,
  - c) Destrucción de una aeronave en servicio,
  - d) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
  - e) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
  - f) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
  - g) 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,
  - h) 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.

- 13) Proceder conforme a la ley ante actos delictivos que resulten de las inspecciones realizadas a los pasajeros, empleados del aeropuerto, equipaje de mano, equipaje de bodega, carga y correo y otros artículos.
- 14) En los aeropuertos o aeródromos deberán mantener sus instalaciones, equipo, armamento, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- 15) Formar parte en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. – CNSAC-
- 16) Formar parte en el Comité de Seguridad de Aeropuerto. –CSA-

#### 4.7 MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL:

- a. El Ministerio de la Defensa Nacional por medio del Ejército Nacional de Guatemala prestará apoyo a la seguridad de la aviación civil y de acuerdo al presente programa tiene las responsabilidades siguientes:
  - 1) Controlar los accesos ubicados dentro de sus instalaciones militares que comprendan un límite entre la parte pública y la parte aeronáutica de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
  - 2) Apoyar directamente a la –PNC- con intervención de especialistas, en caso de un acto de interferencia ilícita, para liberación de rehenes, búsqueda y eliminación de artefactos explosivos, intervención armada, patrullaje conjunto, etc.
  - 3) Brindar apoyo a la Autoridad Competente cuando se requiera mayor seguridad a las personas, las aeronaves, instalaciones, accesos y servicios del aeropuerto.
  - 4) Evaluar la amenaza para la aviación civil en el territorio nacional y su espacio aéreo y brindar la información de inteligencia recabada a la GNSA sobre dicha amenaza.
  - 5) En los aeropuertos o aeródromos deberán mantener sus instalaciones, equipo, mobiliario y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
  - 6) Formar parte en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
  - 7) Formar parte del Comité de Seguridad de Aeropuerto.

#### 4.8 OTROS ORGANISMOS

- a. Entre los entes gubernamentales o no gubernamentales que tienen la responsabilidad de desempeñar funciones de apoyo a la seguridad de la aviación civil en los aeropuertos y/o aeródromos de la República de Guatemala podemos encontrar los siguientes:
  - 1) Superintendencia de Administración Tributaria –SAT-

- 2) Dirección General de Migración. –DGM-
- 3) Ministerio de Relaciones Exteriores –MINEX-
- 4) Ministerio de Gobernación –MINGOB-
- 5) Organismos del Sistema Nacional de Inteligencia del Estado conformado por la Secretaría de Inteligencia Estratégica del Estado, quien la coordina; la Dirección General de Inteligencia Civil –DIGICI- y la Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional.
- 6) Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS-
- 7) Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación y la Organización Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (MAGA/OIRSA)
- 8) Policía Municipal de Transito –PMT-
- 9) Instituto Guatemalteco de Turismo –INGUAT-
- 10) Instituciones de Correo Nacional y privadas
- 11) Otras entidades no contempladas

#### 4.8.1 SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA –SAT–.

- a. La SAT debe prestar todo tipo de apoyo a las JSA o SSA dentro de las instalaciones aeroportuarias de acuerdo a sus funciones específicas, sin interferir en las operaciones de seguridad de la aviación civil.
- b. La SAT es responsable de informar a las JSA o SSA de las armas que no llenan requisitos de aduana para ingresar al país y las cuales quedan retenidas en la misma, los procedimientos relativos a estos incidentes deberán estar establecidos en los PSA de cada aeropuerto.
- c. Debe conocer, cumplir y respetar las normas de seguridad de aviación civil y de seguridad operacional de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala conforme a las regulaciones y programas de seguridad de la DGAC.
- d. En los aeropuertos o aeródromos deberán mantener sus instalaciones, locales, mobiliario, equipo, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- e. Formar parte en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- f. Formar parte en el Comité de Seguridad de Aeropuerto.

#### 4.8.2 DIRECCION GENERAL DE MIGRACION –DGM-

- a. La –DGM- debe prestar todo tipo de apoyo a las JSA o SSA dentro de las instalaciones aeroportuarias de acuerdo a sus funciones específicas, sin interferir en las operaciones de seguridad de la aviación civil.
- b. Debe conocer, cumplir y respetar las normas de seguridad de aviación civil y de seguridad operacional de los aeropuertos y aeródromos de la

República de Guatemala conforme a las regulaciones y programas de seguridad de la DGAC.

- c. Deberá informar a las JSA/SSA o al explotador de aeronaves cuando detecte pasajeros no admisibles.
- d. En los aeropuertos o aeródromos deberán mantener sus instalaciones, documentación, mobiliario y equipo protegido mediante mecanismos propios de seguridad.
- e. Formar parte en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- f. Formar parte en el Comité de Seguridad de Aeropuerto.

#### 4.8.3 MINISTERIO DE GOBERNACION

- a. Prestar apoyo a las JSA y GNSA de acuerdo a sus funciones específicas.
- b. Evaluar la amenaza para la aviación civil y brindar la información de inteligencia recabada a la GNSA sobre dicha amenaza.
- c. Formar parte en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- d. Formar parte en el Comité de Seguridad de Aeropuerto.

#### 4.8.4 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES –MINEX-

- a. El MINEX debe prestar todo tipo de apoyo a las JSA o SSA dentro de las instalaciones aeroportuarias de acuerdo a sus funciones específicas, sin interferir en las operaciones de seguridad de la aviación civil.
- b. Debe conocer, cumplir y respetar las normas de seguridad de aviación civil y de seguridad operacional de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala conforme a las regulaciones y programas de seguridad de la DGAC.
- c. En los aeropuertos y aeródromos deberán mantener sus instalaciones, oficinas, documentación, mobiliario y equipo protegido mediante mecanismos propios de seguridad.
- d. En los aeropuertos o aeródromos deberán contar con receptáculos especiales donde el personal que custodia personalidades V.I.P pueda depositar sus armas de fuego u otro artículo restringido que no sea permitido su ingreso a las zonas de seguridad restringidas. En estos casos el personal del MINEX es responsable de asegurarse que este personal no ingrese con estos artículos a las zonas de seguridad restringidas.
- e. Proporcionar traductores o intérpretes en situaciones que se requieran durante un acto de respuesta a un acto de interferencia ilícita.
- f. Formar parte en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- g. Formar parte en el Comité de Seguridad de Aeropuerto.

#### 4.8.5 ORGANISMOS DEL SISTEMA NACIONAL DE INTELIGENCIA DEL ESTADO

- a. El Sistema Nacional de Inteligencia del Estado es el conjunto de instituciones, procedimientos y normas que abordan con carácter preventivo, las amenazas y riesgos a la seguridad de la Nación, mediante la necesaria coordinación de las funciones de inteligencia estratégica, civil, militar, así como cada una de ellas en su ámbito de actuación.
- b. Los organismos que conforman este sistema son:
- 1) Secretaría de Inteligencia Estratégica del Estado, quien la coordina.
  - 2) Dirección General de Inteligencia Civil –DIGICI- del Ministerio de Gobernación.
  - 3) Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional del Ministerio de la Defensa Nacional.
- c. Las responsabilidades de estos organismos en materia de seguridad de la aviación civil son las siguientes:
- 1) Producir inteligencia y conducir la contrainteligencia, trasladándola a las respectivas autoridades superiores, de conformidad con las atribuciones asignadas por la presente ley y demás disposiciones pertinentes.
  - 2) Integrar y proporcionar la inteligencia de Estado en materia de seguridad de la aviación civil que sirva de base para la elaboración y ejecución de la Política Nacional de Seguridad y la Agenda Estratégica de Seguridad.
  - 3) La preparación y formulación de la Agenda Nacional de Riesgos y Amenazas contra la aviación civil.
  - 4) Tomar en cuenta la evaluación de amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación civil en el territorio y espacio aéreo de la República de Guatemala en la elaboración del Plan Nacional de Inteligencia
  - 5) Seguimiento y Evaluación permanente de la Agenda Nacional de Riesgos y amenazas y del Plan Nacional de Inteligencia en el ámbito de la seguridad de la aviación civil.
  - 6) Orientar la cooperación y el esfuerzo interinstitucional de inteligencia y contrainteligencia con las entidades involucradas en la seguridad de la aviación civil.
  - 7) Brindar un informe periódico al CNSAC sobre la situación de inteligencia del Estado.

- 8) Orientar y coordinar la búsqueda de información estratégica, relacionada con la situación nacional e internacional en el ámbito de la seguridad de la aviación civil.
- 9) Trasladar información a la GNSA sobre inteligencia y resultados de seguimiento y evaluación de riesgos y amenazas a la seguridad de la aviación civil en el territorio nacional y su espacio aéreo para la elaboración y aplicación de políticas nacionales en materia de seguridad de la aviación civil.

#### 4.8.6 RESPONSABILIDADES DE LAS OTRAS ENTIDADES

- a. Prestar todo tipo de apoyo a las GNSA o JSA en las actividades de seguridad de la aviación civil, de acuerdo a las funciones específicas que realicen estas entidades.
- b. Deben conocer, cumplir y respetar las normas de seguridad de aviación civil y de seguridad operacional de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala conforme a las regulaciones y programas de seguridad de la DGAC.
- c. En los aeropuertos o aeródromos deberán mantener sus instalaciones, documentación, mobiliario y equipo protegido mediante mecanismos propios de seguridad.
- d. Participar en los comités de seguridad nacionales o de aeropuerto si en dado caso formaran parte del mismo de acuerdo al presente programa y/o a los PSA.

## 5. COORDINACION Y COMUNICACIONES:

### 5.1 COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL -CNSAC-

- a. La República de Guatemala deberá establecer un Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –CNSAC-, entidad de carácter permanente, el cual será encargado de coordinar las actividades en materia de seguridad entre las diferentes instituciones del Estado, explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del presente programa con sujeción a la forma y magnitud de las amenazas. (OACI/A-17/N-3.1.5)
- b. El CNSAC estará conformado por:
  - 1) Ministro de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda
  - 2) Director General de Aeronáutica Civil
  - 3) Sub Director Técnico Operativo de la Dirección General de Aeronáutica Civil
  - 4) Gerente Nacional de Seguridad de Aviación
  - 5) Ministro de Relaciones Exteriores
  - 6) Ministro de Gobernación
  - 7) Director General de la PNC
  - 8) Ministro de la Defensa Nacional
  - 9) Presidente de Asociación Guatemalteca de Líneas Aéreas –AGLA-.
  - 10) Director del Instituto Guatemalteco de Turismo
  - 11) Ministro de Salud Pública y Asistencia Social
  - 12) Presidentes o Gerentes Generales de agentes acreditados o empresas explotadoras encargadas del despacho de carga aérea y correo en los Aeropuertos de la República de Guatemala
  - 13) Director General de Migración
  - 14) Superintendente de Administración Tributaria

**NOTAS:**

- *El CNSAC podrá invitar a otros miembros dependiendo de la situación cuando se estime necesario, éstos miembros pueden provenir de administraciones de aeropuertos, explotadores de aeronaves o los que el comité disponga a fin de que la información o los conocimientos técnicos y experiencia de dicho personal coadyuve en las deliberaciones del comité.*
  - *Cuando alguna de las personas descritas que conforman el CNSAC no pueda presentarse a las reuniones del mismo, se podrán hacer representar por algún funcionario que haga sus veces. Ante tal situación, este funcionario deberá estar facultado para emitir su voto en nombre del titular y enterado de los temas de la agenda a discutir en dichas reuniones.*
- c. EL CNSAC será convocado y presidido por el Director General de Aeronáutica Civil o en su defecto, por el funcionario que él delegue.
- d. El CNSAC tiene las atribuciones siguientes:
- 1) Asesorar con respecto a medidas de seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas.
  - 2) Mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificar las mismas como resultado de información sobre nuevas amenazas, evolución de la tecnología y las técnicas de seguridad de la aviación, así como otros factores.
  - 3) Proponer nuevos criterios o reglamentos de seguridad de la aviación o enmiendas a los vigentes.
  - 4) Promover los elementos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos, o en la ampliación de instalaciones.
  - 5) Examinar las recomendaciones formuladas por el comité de seguridad del aeropuerto y otros comités pertinentes.
  - 6) Considerar formas de cooperar con organizaciones internacionales y otros Estados a fin de lograr normas mínimas comunes de seguridad de la aviación que refuercen la seguridad de la aviación civil en su conjunto.
- e. Las reuniones del CNSAC serán:
- 1) **Ordinarias:** una vez cada dos años, debiéndose elaborar actas para que sean actualizadas y refrendadas por los miembros del CNSAC, garantizando la coordinación y conocimiento de las medidas o disposiciones adoptadas.
  - 2) **Extraordinarias:** Cuando se promulguen cambios en los criterios nacionales en materia de seguridad de aviación civil y/o cuando el nivel de amenaza a nivel nacional así lo demande. En estos casos deberán

elaborarse actas refrendadas por los miembros del CNSAC para garantizar la coordinación y conocimiento de las medidas o disposiciones adoptadas.

- f. Las decisiones del CNSAC se podrán adoptar de la siguiente forma:
- 1) La convocatoria para las reuniones ordinarias debe realizarse como mínimo con un mes de anticipación, y en ella se deben establecer los puntos de la agenda a discutir.
  - 2) Las convocatorias para las reuniones extraordinarias podrán emitirse en cualquier momento por situaciones de emergencia.
  - 3) Para que la toma de decisiones en las reuniones del CNSAC sean válidas, se requiere como mínimo, la asistencia del 50% del total de miembros. Si en la reunión no se llega al mínimo requerido, se realizará nueva convocatoria.
  - 4) En las reuniones extraordinarias y únicamente por situaciones de emergencia y por la imperiosa necesidad de proteger a la aviación civil frente a una amenaza, se podrán validar las decisiones si no se completa el mínimo de asistencia, pero deberá dejarse constancia en las actas correspondientes acerca de la razón por la cual se tomaron dichas decisiones. En estos casos la GNSA deberá asegurarse que se notifique a todas las entidades pertinentes sobre lo acordado.
  - 5) Para la toma de decisiones en el CNSAC se requiere como mínimo la mitad más uno de votos emitidos por los miembros del CNSAC.
  - 6) Cada miembro del CNSAC tiene derecho a un voto. En caso de empate en votos, el presidente del CNSAC tendrá derecho a un voto más.
  - 7) Los invitados que no sean miembros del CNSAC, tienen derecho de voz, pero no de voto.

## 5.2 COMISIÓN NACIONAL DE FACILITACION

- a. La DGAC constituirá la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y los Comités de Facilitación de Aeropuertos necesarios, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre las instituciones, entidades privadas y otros órganos del Estado interesados o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil, y con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves. (OACI/A-09/N-8.19)
- b. Las instituciones del Estado, explotadores de aeronaves y otras entidades con responsabilidad descritos en el presente programa, bajo la coordinación de la Autoridad Competente deben asegurar sus tareas de control sin causar demoras innecesarias a los pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo en las operaciones aéreas, siempre y cuando no se comprometa la eficacia de los controles y procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.



- c. Todo lo relacionado a Facilitación estará plasmado según lo establecido en la Ley de Aviación Civil, su reglamento, regulaciones y el programa nacional de facilitación del transporte aéreo para su cumplimiento.

### 5.3 COMITÉ DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO –CSA-

- a. En cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional en la República de Guatemala, se establecerá un Comité de Seguridad de Aeropuerto, -CSA-. El objetivo principal del CSA consistirá en proporcionar asesoramiento a las JSA para coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad según lo indicado en el PSA. (OACI/A-17/N-3.2.3)
- b. En los PSA de cada aeropuerto internacional estarán incluidos los estatutos del Comité de Seguridad del Aeropuerto por escrito, incluida la información sobre la integración del Comité, sus atribuciones y los detalles de funcionamiento, incluido, el número de reuniones por año, su presidencia, la redacción y distribución de las actas; así como el registro de la documentación.
- c. El CSA deberá informar al CNSAC o a la DGAC sobre el resultado de sus reuniones.
- d. Para validar la eficacia de las actividades del CSA, el DNCC-AVSEC vigilará mediante sus herramientas de control de calidad dará vigilancia para verificar la aplicación de lo descrito en el presente numeral.

### 5.4 COMUNICACIÓN Y COOPERACION CON OTROS ESTADOS

- a. La GNSA, como autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, está facultado para establecer e intercambiar comunicación con otros Estados en el área de seguridad de la aviación civil.
- b. Cuando la República de Guatemala tenga información verosímil sobre amenazas dirigidas contra los intereses de la seguridad de la aviación civil de otro Estado; la GNSA notificará a las autoridades competentes de dicho Estado lo antes posible mediante el PoC. Cuando la República de Guatemala reciba información sobre amenazas dirigidas contra la seguridad de la aviación de este país, la información deberá ser analizada por la GNSA para que se declare el nivel de amenaza que corresponda con el propósito de mitigar el riesgo. Los Organismos de Seguridad del Estado, la DGAC y explotadores de aeronaves, tienen la responsabilidad de adoptar las medidas y procedimientos de seguridad necesarias para contrarrestar el nivel de amenaza declarado. Para el efecto véase los apéndices 13 y 14 del presente programa. (OACI/A-17/N-2.4.3)
- c. La información sobre seguridad compartida que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados miembros de OACI, debe protegerse y tratarse con carácter de confidencia, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información. La GNSA será responsable en estos casos de lo siguiente: (OACI/A-17/N-2.4.4)
- 1) Clasificar la información de seguridad.

- 2) Almacenar en un recinto seguro físico o virtual toda la información confidencial sobre amenazas recibida.
  - 3) Llevar un registro fidedigno de las personas a quien se le entregó la información, fecha, hora y quien la proporcionó.
  - 4) Para el efecto véase el numeral 4.6 del manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación, anexo 1 del presente programa.
- d. La República de Guatemala a través de la DGAC 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. (OACI/A-17/N-2.4.2)
  - e. La República de Guatemala, en la medida de lo posible, se asegurará de satisfacer los pedidos de otros Estados contratantes relacionados a la aplicación de medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. El Estado que formula el pedido considerará las medidas alternativas del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas. (OACI/A-17/N-2.4.1)
  - f. Las medidas de seguridad adicionales solicitadas por un Estado, serán examinadas por la DGAC y los resultados serán notificados al Estado solicitante. En caso de que la aplicación de la medida de seguridad adicional solicitada, requiera costos adicionales, los mismos correrán a cuenta del Estado solicitante o el explotador de aeronaves involucrado.
  - g. La República de Guatemala a través de la DGAC pondrá a disposición de otros Estados miembros de OACI, previa solicitud, una versión escrita de las partes pertinentes del presente programa, cuando sea necesario. (OACI/A-17/R-2.4.7)
  - h. La República de Guatemala a través de la DGAC podrá intercambiar con otros Estados miembros de OACI, previa solicitud, la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y al mismo tiempo deberá proporcionar esta información a la OACI. (OACI/A-17/R-5.3.2)
  - i. La República de Guatemala a través de los procedimientos legales correspondientes, podrá suscribir acuerdos bilaterales de transporte aéreo con otros organismos internacionales o Estados con fines de cooperación, reciprocidad y ayuda mutua para eficientizar y facilitar el cumplimiento de la misión encomendada. En dichos acuerdos se incluirá una cláusula relativa a la seguridad de la aviación; tomando como referencia las plantillas modelos descritas en el apéndice 09 del presente programa. (OACI/A-17/R-2.4.6)

## 5.5 COMUNICACIÓN CON LA OACI

- a. La DGAC comunicará a la OACI, por los medios correspondientes quien será la autoridad competente en materia de seguridad de aviación civil dentro de su administración, responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil. En caso que la autoridad designada cambie, la DGAC informará esta circunstancia a la OACI lo antes posible. (OACI/A-17/N-3.1.2)
- b. La DGAC a través de la GNSA deberá proteger la información de seguridad de la aviación, así como la proporcionada por la OACI; esto incluye los textos de orientación y materiales didácticos. Para el efecto véase el numeral 4.6 del

manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación, anexo 1 al presente programa. (OACI/A-17/R-2.1.4)

- c. Cuando la República de Guatemala determine que existen diferencias entre la aplicación de la legislación nacional y una o varias normas del anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o sus enmiendas; la DGAC notificará a la OACI esta circunstancia explicando los motivos por los cuales no podría cumplir con esa normativa y de qué manera alterna podría solventar la situación sobre la cual existe diferencia; para el efecto, véase el apéndice 12 del presente programa. (OACI/CC/A-38)
- d. Cuando la República de Guatemala sea afectada por un acto de interferencia ilícita, la GNSA debe reevaluar 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. La GNSA debe informar a la OACI acerca de tales medidas. (OACI/A-17/N-3.4.8)
- e. Cuando la República de Guatemala sea afectada por un acto de interferencia ilícita, la GNSA 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. (OACI/A-17/N-5.3.1)

#### 5.6 RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

- a. La única persona facultada para brindar declaraciones a los distintos medios de comunicación sobre alguna situación relativa a la seguridad de la aviación civil de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, es el Director General de Aeronáutica Civil o la persona que él designe para esa función en los espacios y momentos que se considere apropiados.
- b. Durante un incidente grave relativo a la seguridad de la aviación, la presión de los medios de comunicación será considerable; para esto, es importante informar a los medios de comunicación sobre las restricciones existentes, por razones de seguridad, para su accionar en la zona del incidente con el objetivo de asegurarse que no publiquen la información que pudiera perjudicar las medidas planeadas o a ser adoptadas por las fuerzas de seguridad.

#### 5.7 INFORMACIÓN DELICADA RELACIONADA CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

- a. La información delicada relacionada con la seguridad de la aviación deberá clasificarse en:
  - 4) Información sensitiva
  - 5) Información confidencial
  - 6) Información secreta
- b. Toda la información de seguridad de la aviación que emita, disponga, administre, reciba o transmita la autoridad competente de la aviación civil se clasificará y protegerá de acuerdo con las directrices establecidas en el numeral 4.6 del manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación, anexo 1 del presente programa.

## 6. PROTECCIÓN DE AEROPUERTOS, AERONAVES E INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

- a. La GNSA por medio de las JSA o SSA adoptarán medidas para evitar que se introduzcan por cualquier medio a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos y otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados. (OACI/A-17/N-4.1.1)

### 6.1 DESIGNACION DE ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

- a. Cada JSA o SSA, deben de establecer las zonas de seguridad, incluyendo las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos y aeródromos que administren, las cuales deben ser determinadas, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad que realicen los organismos correspondientes. Los emplazamientos de las zonas de seguridad en los aeropuertos y aeródromos deben estar plasmados en forma detallada en los PSA en planos aprobados por la GNSA. (OACI/A-17/N-4.2.2)
- b. Se reconocen las siguientes zonas de seguridad de un aeropuerto o aeródromo de la República de Guatemala:
- 1) **Parte Pública –PP-** También denominada zona sin restricciones. Es el área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros y el público no viajero.
    - a) **Parte Publica Controlada –PPC-** Es la porción de la parte pública de un aeropuerto en la que se aplican controles mínimos de seguridad para considerar la necesidad de ingreso.
  - 2) **Parte Aeronáutica.** Es el área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o parte de los mismos cuyo acceso está estrictamente controlado.
    - a) **Zonas de Seguridad Restringida –ZSR-** Es aquella zona de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificada como zona de riesgo prioritaria, en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas incluirán, pero sin limitar, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial, entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

Si estas instalaciones u otras en base a la evaluación de riesgo efectuadas por las autoridades correspondientes, se encontraren fuera de las instalaciones aeroportuarias, deben ser consideradas

como zonas de seguridad restringida por parte de las administraciones correspondientes.

**Nota:**

*Las porciones de un aeropuerto en las cuales un arrendatario o concesionario tiene un acuerdo escrito con el operador del aeropuerto (DGAC) para desarrollar sus actividades comerciales u otras relacionadas con la aviación dentro de las instalaciones aeroportuarias y que aplican controles de seguridad en las áreas bajo su administración estableciendo límites entre la parte pública y aeronáutica, serán catalogadas como zonas de seguridad de uso exclusivo. Los arrendatarios o concesionarios de estas zonas tendrán la responsabilidad de incorporar en sus –PSE- los planos donde se identifiquen y delimiten las zonas de seguridad de la porción del aeropuerto que administren.*

*Estas áreas pueden ser: Clubes Aéreos, Proveedores de Combustibles, Complejos de Carga, Aviación General, Escuelas de aviación, etc.*

## 6.2 PROTECCION DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

- a. La parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas de un aeropuerto se protegerán por medio de una combinación de personal y medidas de protección físicas para impedir el acceso no autorizado a las mismas.
- b. Se deben establecer límites entre la parte pública y la parte aeronáutica de un aeropuerto, así como las zonas de seguridad restringidas mediante barreras físicas o naturales apropiadas que se inspeccionarán a intervalos irregulares.
- c. Para la protección perimetral de la parte aeronáutica, se deberá disponer de un cercamiento y/o un vallado de seguridad, dicho cercamiento o vallado se le podrá dotar de los medios técnicos adecuados para una protección más eficaz de la parte aeronáutica, de acuerdo al nivel de amenaza que presente (ejemplo: sistema de circuito cerrado de televisión, iluminación, sistema de alarma y detección de intrusos, etc.
- d. El cercamiento o vallado de seguridad, deberá ser lo suficientemente alto como para disuadir a quien desee escalarla. El cerco o vallado de seguridad deberá tener en la medida de lo posible una altura mínima de 2.44 metros protegida con alambre de púa o alambre de navajas inclinadas en la parte superior. Asimismo, deberá estar instalado a modo que impida que alguien arranque de la base y pueda levantarla y arrastrase por abajo o abrirse paso cavando.
- e. Las vallas y demás barreras de seguridad, estarán diseñadas y colocadas de tal forma y distancia que no se puedan arrojar objetos a las aeronaves, que sea difícil escalarlas, doblarlas, cortarlas, así como que aseguren la imposibilidad del acceso por debajo de las mismas.
- f. En algunas partes del perímetro de los aeropuertos, donde no sea posible construir vallas que reúnan plenamente condiciones de seguridad por motivos de seguridad operacional, podrán utilizarse vallas fabricadas con materiales especiales o incluso matas o setos espinosos.

- g. Cuando los edificios sirvan de barrera de seguridad, las JSA y SSA a través de su personal de seguridad de la aviación debe inspeccionarlos regularmente para comprobar que sus ventanas, puertas, tejados, conductos y aberturas, estén perfectamente cerrados y protegidos, para impedir accesos no autorizados hacia la parte aeronáutica.
- h. Las JSA o SSA deberán coordinar con la DGAC para efectuar un mantenimiento continuo de la cerca y para reemplazar secciones que resulten dañadas o queden inutilizadas debido a la corrosión.
- i. Cuando las barreras naturales formen parte del perímetro de un aeropuerto, éstas deben proporcionar tanta protección como la que se logra por medio de una cerca; sin embargo, es necesario tener cuidado cuando se usan barreras naturales para mantener la integridad del perímetro; por ejemplo: si la masa de agua adyacente es navegable, las patrullas a pie o en vehículo, quizás no sean suficientes y deberá reforzarse mediante patrullas en embarcaciones.
- j. En cada aeropuerto que cuente con red de conductos de servicio, alcantarillas y túneles subterráneos, que pongan en comunicación la parte pública con la parte aeronáutica, las JSA o SSA deberán adoptar medidas que impidan cualquier intromisión, además de efectuarse inspecciones periódicas a las mismas.
- k. En lo posible se tratará de mejorar los cierres perimetrales existentes en los aeropuertos, a fin de que se sujeten a los criterios enunciados en este programa.
- l. Los aeropuertos o aeródromos deberán de estar dotados de un camino apropiado para vehículos de patrulla a lo largo de la cerca dentro de la parte aeronáutica a fin de permitir el paso de patrullas motorizadas. Este camino deberá estar libre de obstáculos en todo momento.
- m. Las JSA o SSA a través de su personal de seguridad de la aviación son los entes responsables de efectuar patrullajes constantes para disuadir y detectar cualquier intrusión en el perímetro del aeropuerto o aeródromo.
- n. El acceso de personas y vehículos a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos y aeródromos se controlará por medio de un sistema de permisos.
- o. Los puntos de ingreso a las diferentes zonas de seguridad deberán estar controlados por personal de seguridad de la aviación civil asignados a las JSA o SSA, así como también podrían estar controlados por elementos de seguridad pública y elementos de seguridad privada en el caso de arrendatarios de aeropuertos.
- p. Las JSA y/o SSA deberán asegurarse que los administradores de aeropuerto, proporcionen los carteles anunciadores de zonas restringidas de seguridad en los puntos adecuados del edificio de la terminal de pasajeros y vallado perimetral del aeropuerto en número y dimensiones suficientes.

- q. El número de controles de acceso de personas y vehículos de la parte pública a la parte aeronáutica debe ser el mínimo compatible con el volumen de las operaciones y deberán diseñarse de modo que puedan cerrarse y asegurarse completamente cuando no haya operaciones.
- r. Los controles de acceso de vehículos, podrán ser construidos con portones o barreras levadizas u otra forma apropiada con acceso separado para peatones que cumpla con los requisitos de seguridad. Dichos controles deberán tener los medios de protección contra las inclemencias del clima y la visibilidad deberá ser amplia. Se pondrá especial cuidado en la iluminación exterior en aquellos puntos que funcionen en la noche.
- s. Las JSA o SSA asegurarán que, en las zonas de seguridad restringida, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas. (OACI/A-17/N-4.2.5)
- t. Las JSA o SSA se asegurarán que todas las mercancías y suministros que sean ingresados a las zonas de seguridad restringidas sean inspeccionados por medio de equipo técnico u otro tipo de inspección apropiado para evitar que se ingresen armas, explosivos, artículos y sustancias peligrosos que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil.
- u. En aquellos puntos de ingreso, que estén bajo el cuidado de un arrendatario, la responsabilidad de las medidas de seguridad asignadas, será del mismo, quien responderá ante la autoridad del aeropuerto.
- v. El aeropuerto deberá contar con un sistema de iluminación apropiado para poder proporcionar una vigilancia eficaz y así disuadir o detectar intrusiones.
- w. Se deberán tomar las medidas necesarias para que todas las zonas de seguridad restringidas, permanezcan iluminadas durante la noche para evitar que ingresen a las mismas personas o vehículos que puedan atentar contra la seguridad de la aviación civil. Se deberá poner especial atención a la iluminación en:
- 1) La plataforma
  - 2) Zonas de carga
  - 3) Controles de acceso (garitas)
  - 4) Controles de Seguridad
  - 5) Instalaciones de servicios esenciales
  - 6) Perímetros del aeropuerto (malla, vallas y muros de seguridad)
  - 7) El punto o área de aislamiento de la aeronave cuando exista un acto de interferencia ilícita
  - 8) El lugar donde se ubicará el área del Triage

- 9) Plataformas remotas
- 10) Cualquier otro punto que por su importancia requiera una atención especial
- x. Para la protección de las zonas de seguridad de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, cada JSA o SSA deberá establecer en sus PSA los métodos y procedimientos para dar cumplimiento a lo establecido en el presente programa.
- y. Todo lo relativo a la protección del perímetro y a la implementación de sistema de CCTV y de alarma contra intrusos figura en el numeral 4.13 del manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 del presente programa.

### 6.3 MEDIDAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA

- a. Las JSA o SSA deberán identificar las áreas de la parte pública de cada aeropuerto o aeródromo y reflejarse en los PSA del mismo. (OACI/A-17/N-4.8.1 enmienda 15)
- b. Las JSA deberán establecer medidas de seguridad en la parte pública de los aeropuertos para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos a escalas nacional y local llevadas a cabo por las autoridades competentes. Las medidas a implementarse deberán estar reflejadas en los PSA. (OACI/A-17/N-4.8.2 enmienda 15)
- c. Las JSA asegurarán que las medidas de seguridad en la parte pública sean coordinadas entre las distintas instituciones y órganos del Estado y demás entidades intervinientes, de conformidad con las normas del presente programa relativas al CNSAC, CSA y las propias JSA. Las medidas a implementarse deberán estar reflejadas en los PSA. (OACI/A-17/N-4.8.3 enmienda 15)

### 6.4 CONTROL DE ACCESO REQUISITOS GENERALES

- a. Todos los accesos hacia la parte aeronáutica de un aeropuerto o aeródromo de la República de Guatemala deben estar estrictamente controlados para evitar el ingreso de personas no autorizadas. Si estos accesos no se utilizaren deberán permanecer cerrados y asegurados. (OACI/A-17/N-4.2.1)
- b. El acceso hacia la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida designadas debe limitarse a:
  - 1) Pasajeros legítimos titulares de documentos de viaje, auténticos que hayan sido aceptados para viajes internacionales o nacionales con un explotador de aeronave.
  - 2) Personal titular de un permiso para el ingreso a la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas para el desarrollo de sus funciones.



3) Miembros de la tripulación debidamente identificados.

- c. En cada aeropuerto o aeródromo de la República de Guatemala se establecerán 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. Los permisos deben ser verificados por el personal de seguridad de la aviación civil en los puntos de control y de inspección antes de permitir el acceso a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas, con el fin de comprobar la identidad de las personas y la validez del permiso. (OACI/A-17/N-4.2.3)
- d. Los permisos de acceso de personas y vehículos a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, se otorgarán en base a solicitudes efectuadas por parte de la persona o ente interesado, el cual deberá ser autorizado por las JSA o SSA si cumple con los requisitos pertinentes. Si las JSA o SSA autorizan el ingreso, deben extender una tarjeta (permiso) de identificación aeroportuaria, autorizada para desplazarse en las áreas del aeropuerto solicitadas para realizar su actividad, los cuales deben ser verificados por el personal de seguridad de la aviación civil en los puntos de acceso.
- e. Las JSA o SSA de cada aeropuerto o aeródromo se asegurarán que antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no sean pasajeros a las que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, se verifiquen sus antecedentes. (OACI/A-17/N-4.2.4)
- f. Las JSA o SSA son los entes autorizados para emitir y administrar permisos para el ingreso de personas o vehículos a las zonas de la parte aeronáutica y de seguridad restringida de cada aeropuerto o aeródromo. En base a lo anterior, cada JSA o SSA deberán crear una dependencia o designar a una persona responsable encargada de gestionar el proceso para la emisión de un permiso en base a procedimientos establecidos en los PSA que cumplan con las directrices del presente programa.
- g. Los PSA contendrán su reglamentación que describa los procedimientos que regulen las solicitudes de permisos y el código de conducta.
- h. Las faltas y sanciones para el personal que haga mal uso de un permiso, que no respete las normas de conducta o que infrinja normas de seguridad, están descritas en el numeral 4.17 manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 del presente programa.
- i. Todas las personas que no sean pasajeros (salvo las excepciones contenidas en el apéndice número 03 del presente programa) así como los artículos que transporten, deberán ser inspeccionados y aplicárseles controles de seguridad antes de ingresar a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala; si la persona se negare a la inspección, no le será autorizado el ingreso a las instalaciones aeroportuarias. (OACI/A-17/N-4.2.6)

- j. Todos los vehículos (salvo las excepciones contenidas en el apéndice número 03 del presente programa) a los que se les conceda el acceso a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, deben ser 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. Si los tripulantes del vehículo se negaren a la inspección, no les será autorizado el ingreso a las instalaciones aeroportuarias. (OACI/A-17/N-4.2.7)
- k. En lo que fuere aplicable, los arrendatarios que tuvieren a cargo zonas de seguridad de uso exclusivo aplicarán las medidas de control de acceso para personas y vehículos establecidas en este programa.

## 6.5 CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS

- a. Las JSA o SSA son los entes autorizados por la GNSA para realizar todo el proceso y aplicación de medidas de seguridad para los controles de acceso de personas hacia la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.
- b. Los arrendatarios que tengan bajo su administración, zonas de seguridad restringidas, son responsables de la aplicación de medidas de seguridad para los controles de acceso de personas hacia la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas en las áreas bajo su responsabilidad.
- c. Las instrucciones de las especificaciones, tipos y capacidades de rendimiento del equipo técnico de inspección para controles de acceso de personas que son aceptables para la República de Guatemala están descritos en el punto 8 inciso c. del presente programa.
- d. Los reglajes mínimos de detección, incluyendo especificaciones para las piezas de prueba de rendimiento, para los equipos de inspección que se utilizan en la inspección de personas están descritas en el numeral 8.2 del presente programa
- e. Se permitirá el acceso a los pasajeros a determinadas zonas de seguridad restringidas designadas para su uso durante los procedimientos de embarque, siempre que estén provistos y presenten para su inspección:
  - 1) Documentos de viaje auténticos válidos necesarios; dichos documentos pueden consistir en pasaportes o documentos de identidad emitidos por el Estado de ciudadanía, pero también podrían ser otros documentos de viaje nacionales e internacionales que las leyes de Guatemala acepten;
  - 2) Una tarjeta de embarque auténtica otorgada por un explotador de aeronaves donde debe figurar el nombre del pasajero registrado.
- f. El acceso del personal a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas se permitirá de conformidad con los procedimientos establecidos en los PSA.
- g. Las JSA o SSA que otorguen permisos para el acceso a la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas se asegurarán que:

- 1) Toda solicitud de permiso para ingreso hacia la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida, deberán presentarse por escrito a las JSA o SSA, con la información que exijan las mismas de acuerdo a sus procedimientos.
- 2) Las solicitudes presentadas por escrito deben ser verificadas por las JSA o SSA para asegurarse de que existe o no, razón suficiente para otorgar o no un permiso. En los PSA deberán reflejarse los motivos y criterios que ameriten el rechazo a las solicitudes en base al resultado de la verificación de antecedentes de los solicitantes. Los criterios de denegación son los siguientes:
  - a) Consumo de sustancias ilícitas.
  - b) Trastorno psiquiátrico debidamente determinado por personal debidamente calificado.
  - c) Adicción al alcohol diagnosticado por una persona calificada.
  - d) Toda persona que haya sido condenada por algún delito en el territorio nacional o fuera de él, específicamente los de posesión o uso de drogas ilícitas, tráfico de drogas ilícitas, tráfico de armas o tenencia ilícita de armas, homicidio, asesinato, ejecución extrajudicial, parricidio y demás delitos contra la vida e integridad de la persona que sean hayan sido perpetrados en forma dolosa agresión con lesiones graves o gravísimas, delitos sexuales, asociación ilícita; delitos contra la libertad y la seguridad de la persona, extorsión, chantaje, estafa y estafas especiales, delitos que pongan en peligro la seguridad pública o de la nación o que comprometan las relaciones exteriores del Estado; delitos de transcendencia internacional, delitos contra el orden institucional, delitos contra el orden político interno del Estado, delitos contra el orden público, delitos contra la tranquilidad social o la administración pública; delitos contra los medios de comunicación, transporte y otros servicios públicos; piratería, piratería aérea, delitos contra el régimen tributario; hurto, hurto agravado, robo, robo agravado, concusión, fraude y demás negociaciones ilícitas, cohecho pasivo o activo, peculado, malversación, entre otros. Se podrán incluir en los PSA otros criterios de delitos que a juicio de las JSA o SSA representen un riesgo para la seguridad de la aviación civil
- 3) Se deberá contar con personal suficiente para realizar el proceso de verificación de antecedentes de las personas que soliciten un permiso permanente o temporal/provisional; este proceso incluirá la verificación de la autenticidad de la identificación del solicitante, su historial laboral y los documentos donde conste la carencia de antecedentes penales y policíacos que los solicitantes presenten. Si el solicitante es extranjero y no radica en Guatemala, cada JSA o SSA debe establecer los requisitos específicos que debe cumplir para asegurarse que la persona no ha sido condenada en su país de origen por algún delito que constituya un criterio que amerite el rechazo de la solicitud.

- h. Los permisos se clasificarán en:
- 1) Permanentes
  - 2) Temporales o provisionales
  - 3) Visitantes
- i. Los permisos permanentes deberán contar con los siguientes datos:
- 1) Nombre del titular
  - 2) Fotografía del titular
  - 3) Fecha de expiración
  - 4) Zonas de la parte aeronáutica o de seguridad restringida para la cual es válido el permiso
  - 5) Nombre de la empresa o institución donde labore
  - 6) Puesto que ocupa el titular
  - 7) Código de seguridad o número de control
  - 8) Firma de quien autoriza el permiso
- j. Los permisos permanentes se entregarán para su uso al personal que labora en forma indefinida dentro de las instalaciones aeroportuarias y los mismos tendrán vigencia de un año; los temporales o provisionales se entregarán al personal que realizará labores en las instalaciones aeroportuarias por un período no mayor a treinta días, posterior a este plazo, estos permisos ya no tendrán validez. Los permisos para visitantes tendrán vigencia por un año calendario y serán entregados para su uso solamente para un día.
- k. Cuando se solicite la revalidación de los permisos permanentes, se debe realizar nuevamente la verificación de antecedentes del solicitante y actualizar toda la información para garantizar que esa persona reúne aun los criterios requeridos. Esta actualización incluirá las fotografías de los solicitantes. (OACI/A-17/R-4.2.9)
- l. Los permisos podrán consistir en tarjetas, carné, credenciales u otros documentos similares, pero deberán contener las medidas de seguridad correspondientes.
- j. Todos los permisos deben contar como mínimo con dos medidas de seguridad para evitar su falsificación.
- k. El personal que solicita un permiso permanente o temporal deberá recibir instrucción inicial de concienciación en materia de seguridad de la aviación civil conforme lo establecido en el –PNISAC–.

- l. Toda persona que solicite la revalidación de un permiso permanente deberá recibir instrucción periódica de concienciación en materia de seguridad de la aviación civil conforme lo establecido en el –PNISAC-
- m. El personal titular de un permiso temporal o de visitante deberá entregar en los ingresos del aeropuerto un documento de identificación personal –DPI-, licencia de conducir o pasaporte vigente a cambio del permiso y deberán devolverlos en el mismo lugar cuando finalicen sus labores al final del día o turno.
- n. Las JSA o SSA deberán establecer en sus PSA que requisitos cumplirán los menores de edad autorizados para ingresar hacia la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringida, garantizando la seguridad de la aviación civil.
- o. Toda persona debe portar su permiso en la parte exterior de su vestimenta cuando ingrese y permanezca dentro de la parte aeronáutica o en una zona de seguridad restringida de un aeropuerto.
- p. Las JSA o SSA deberán contar con una base de datos digital o física debidamente actualizada que registre el control de los permisos emitidos, reportados como extraviados, robados, cancelados o no admisibles, vencidos, etc. Para que la misma pueda ser consultada por el personal autorizado.
- q. Las JSA o SSA deberán informar respecto a los permisos reportados como robados, extraviados y vencidos. Esta información estará disponible en los controles de acceso para prevenir el mal uso de éstos.
- r. Las JSA o SSA deberán determinar la re-emisión de todos los permisos, cuando un determinado porcentaje esté reportado como extraviado, robado o no devueltos; así también, cuando no se garantice la efectividad del sistema de permisos o cuando los niveles de amenazas así lo requieran. Estos criterios deberán estar reflejados en el PSA de cada aeropuerto o aeródromo.
- s. Para que los miembros de la tripulación puedan ingresar a las zonas de seguridad restringida deberán presentar como mínimo su credencial del explotador de aeronaves, ir debidamente uniformado y acompañado de todo el resto de la tripulación. Si la persona ingresa sola, el explotador de aeronaves deberá justificar que dicha persona pertenece a su tripulación al personal de seguridad del punto de acceso.

## 6.6 CONTROL DE ACCESO DE VEHÍCULOS

- a. Las JSA o SSA son los entes autorizados por la GNSA para realizar todo el proceso de controles de acceso para vehículos hacia la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.
- b. Los arrendatarios que tengan bajo su administración, zonas de seguridad restringidas, son responsables de la aplicación de medidas de seguridad para los controles de acceso de vehículos hacia la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas en las áreas bajo su responsabilidad.

- c. El acceso del personal en vehículos a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas se permitirá de conformidad con los procedimientos establecidos en los PSA.
- d. Las JSA o SSA son los entes responsables de otorgar permisos para el acceso de vehículos a la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas y se asegurarán que:
- 1) Toda solicitud de permiso para ingreso de vehículos hacia a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida deberá presentarse por escrito a las JSA o SSA, con la información que exijan las mismas de acuerdo a sus procedimientos; sin embargo, deberán contar como mínimo con los siguientes datos:
    - a) Nombre de la persona, entidad u organismo solicitante
    - b) Número de placa del vehículo
    - c) Fecha y hora en la cual ingresará el vehículo
    - d) Zonas de la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringida donde requiera el ingreso
    - e) Motivo de ingreso del vehículo
    - f) Nombre de los tripulantes del vehículo y número de documento de identificación personal –DPI- o licencia de conducir:
  - 2) Las solicitudes presentadas por escrito deben ser verificadas por las JSA o SSA, para asegurarse de que existe o no, razón suficiente para otorgar o no un permiso.
  - 3) Toda solicitud no podrá ser considerada como autorizada si no cuenta con la firma y sello de la JSA o SSA y deberá tener un plazo de vigencia específico.
  - 4) Las JSA y SSA deben establecer en sus PSA motivos y criterios que ameriten el rechazo a las solicitudes de ingresos vehiculares.
- e. Los permisos de vehículos se clasificarán en:
- 1) Permanentes
  - 2) Temporales
- f. Los conductores de todos los vehículos permanentes que circulen por la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida deberán ser personas calificadas para conducir los mismos y que hayan recibido instrucción sobre todos los requisitos de seguridad operacional. En el caso de los vehículos con permiso temporal, deberán ser escoltados en todo momento por el personal de seguridad de la aviación civil y de operaciones aeroportuarias en sus desplazamientos por las zonas de seguridad restringida.
- g. Las JSA o SSA deberán trabajar coordinadamente con los departamentos encargados de la seguridad operacional para autorizar los permisos permanentes

de vehículos a fin de que se cumplan con los requisitos de seguridad de la aviación civil y seguridad operacional.

- h. Las JSA o SSA deberán contar con un registro de vehículos que posean un permiso permanente para circular dentro de la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida de cada aeropuerto o aeródromo.
- i. En los PSA de cada aeropuerto deben estar contemplados los procedimientos específicos para la inspección de vehículos, así como los artículos que transporten los mismos. Dichos procedimientos deben ser de carácter confidencial.
- j. Todo vehículo autorizado para circular en forma permanente dentro la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida deben estar debidamente identificados y distinguirse de los vehículos temporales y deben someterse a controles de seguridad por el personal de las JSA o SSA al momento de egreso e ingreso a las instalaciones aeroportuarias. La identificación del permiso para este tipo de vehículos deberá representarse por calcomanías u otro documento amovible claramente visible y distinguible que posea un código que identifique al vehículo y el año para el cual están autorizados a transitar.
- k. Los vehículos autorizados con permiso temporal, deberán portar de manera visible un documento portátil que acredite su autorización por parte de las JSA o SSA para circular en la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida. Estos documentos portátiles deberán contener en forma amplia y clara la información para el área o zona de seguridad restringida que están autorizadas transitar, un código de seguridad del documento y la firma y sello de la JSA o SSA.
- l. Los permisos permanentes de vehículos tendrán vigencia de un año; si se solicita su revalidación, se debe realizar nuevamente el proceso correspondiente para actualizar la información y garantizar que el vehículo reúne aun los criterios requeridos en los manuales de operaciones aeroportuarias.
- m. En la medida de lo posible, el número de permisos de vehículos debe reducirse al mínimo, a fin de evitar la proliferación de vehículos en la parte aeronáutica y particularmente en las zonas de maniobras de las aeronaves.

## 6.7 PROTECCIÓN A LAS AERONAVES

- a. Los explotadores de aeronaves serán responsables de la protección de sus aeronaves, así como la protección e integridad de su capa de seguridad en el lugar donde se encuentren estacionadas.
- b. Los explotadores de aeronaves son responsables de asegurarse que las aeronaves que no estén en servicio o que no se encuentren en zonas de seguridad restringidas y permanezcan sin vigilancia deben mantener cerradas todas sus puertas exteriores (con medidas de seguridad contra intrusiones) y retirado todo el equipo de embarque, tales como escalerillas y pasarelas. Entre las medidas adicionales podría incluirse la asignación de personal para vigilar dichas aeronaves. (OACI/A-17/R-4.3.5)

- c. Los explotadores de aeronaves deben asegurarse que sus aeronaves que estén en servicio cuenten con vigilancia en todo momento.
- d. Los explotadores de aeronaves deben tomar medidas apropiadas para que todos los artículos que dejen a bordo los pasajeros que desembarcan de vuelos en tránsito sean retirados de la aeronave o de otro modo sometido a otros procedimientos apropiados antes de la salida de una aeronave que efectúe un vuelo comercial. (OACI/ A-17/N-4.3.2)
- e. El explotador de aeronaves llevará a cabo una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave en el punto de origen de toda aeronave que efectúe un vuelo comercial. La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos para la seguridad, realizada por las autoridades nacionales competentes. (OACI/A-17/N-4.3.1)
- f. Las JSA o SSA se asegurará que los explotadores de aeronaves escolten a sus pasajeros cuando el proceso de embarque o desembarque se realice en posiciones que requieran el desplazamiento en las plataformas o posiciones remotas.
- g. Los explotadores de aeronaves del transporte aéreo comercial deberán adoptar medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo. (OACI/A-17/N-4.3.3)
- h. Los explotadores de aeronaves deben adoptar medidas apropiadas para que toda aeronave que haya sido sometida a una verificación o inspección de seguridad de la misma, esté protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de seguridad de la aeronave hasta su salida. (OACI/A-17/N-4.3.4)
- i. La GNSA a través de sus dependencias correspondientes se asegurará que los explotadores de aeronaves cumplan con todas las disposiciones relativas a la protección de aeronaves contenidas en el presente programa y en su PSE.
- j. La GNSA en coordinación con los distintos órganos de inteligencia del Estado realizarán evaluaciones de riesgos para determinar si existen posibilidades de ataques contra aeronaves con sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves, en los aeropuertos o cerca de ellos, dentro de la República de Guatemala. Con base a los resultados obtenidos en dichas evaluaciones de riesgo, las JSA o SSA con el apoyo de las fuerzas de seguridad nacionales implementarán medidas de seguridad en tierra o procedimientos operacionales apropiados para mitigar los posibles ataques. Estas medidas deberán estar reflejadas en los PSA y planes de contingencia de los aeropuertos. (OACI/A-17/N-4.3.6 enmienda 15)
- k. Las JSA o SSA conjuntamente con las administraciones de los aeropuertos deben asegurarse que todas las zonas de seguridad restringidas donde estén taxeadas las aeronaves permanezcan iluminadas durante la noche.



- I. Las JSA o SSA en coordinación con el explotador de aeronaves, se asegurarán 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 éstas.
- m. Los procedimientos de verificación o inspección de seguridad de la aeronave deberán estar especificados en los PSE.
- n. Para la protección de las aeronaves en vuelo, la GNSA debe asegurarse que los explotadores de aeronaves cumplan como mínimo con las siguientes disposiciones:
  - 1) Que, en los PSE de cada explotador, se establezcan medidas de seguridad a implementar en vuelo (security) para las aeronaves.
  - 2) La tripulación debe estar debidamente instruida en lo que respecta a medidas de seguridad en vuelo (security).
  - 3) Se disponga a bordo de sus aeronaves una lista de verificación con los procedimientos específicos para la búsqueda de artefactos explosivos y que deberán emplearse en caso de sospecha de sabotaje. La lista de verificación debe estar acompañada de orientaciones sobre las medidas que deben adoptarse en caso de encontrarse un artefacto explosivo o un objeto sospechoso y la información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas, en el caso concreto de cada aeronave. Estos procedimientos deben ser incluidos en el PSE.

#### 6.7.1 AVIACION GENERAL

- a. Las JSA o SSA establecerán en los PSA las medidas de seguridad adecuadas para el control de pasajeros y carga a través de la aviación general.
- b. En los aeropuertos donde opere aviación general, la DGAC por medio de la GNSA, mantendrá una supervisión de las medidas de seguridad aplicadas.

#### 6.7.2 VUELOS DOMESTICOS

- a. Las medidas de seguridad a aplicarse en los vuelos domésticos de la aviación comercial en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala se ajustarán en la medida de lo posible a las mismas prescripciones que establece el presente programa para los vuelos internacionales. Cada JSA o SSA normarán en los PSA las medidas de seguridad específicas para los vuelos domésticos.

## 6.8 INSTALACIONES Y SERVICIOS INDISPENSABLES PARA LA NAVEGACIÓN Y DE OTRO TIPO

- a. Las siguientes instalaciones relativas a la aviación, serán consideradas como puntos vulnerables, sensibles e indispensables para la prestación continua de los servicios de aviación civil:
  - 1) Instalaciones de radar, dentro y fuera de los aeropuertos o aeródromos
  - 2) Instalaciones de radio ayudas a la navegación aérea dentro y fuera de los aeropuertos o aeródromos
  - 3) Antenas de radio comunicación aeronáutica
  - 4) Plantas de combustible de aviación y en general todas aquellas instalaciones relacionadas con el almacenamiento y suministro de combustible
  - 5) Sub-estaciones eléctricas y servicios básicos
  - 6) Cualquier otra que determine la Autoridad Competente
- b. Las instalaciones antes mencionadas, deberán estar protegidas contra actos de interferencia ilícita, por las JSA, SSA y/o arrendatarios a quienes se les ha concesionado la administración de dichas áreas. Se coordinará con los organismos de seguridad del Estado; en caso de que los sistemas de navegación aérea y otros servicios se encuentren fuera del perímetro del aeropuerto para garantizar la seguridad de las instalaciones.
- c. Las JSA y SSA deberán incluir en sus Planes de Contingencia medidas de respuesta para evitar o reemplazar una instalación vital o proveer servicios alternos para superar la pérdida de dicha instalación debido a un acto de sabotaje o acto de interferencia ilícita.

## 6.9 PROTECCION DE LOS SISTEMAS CRITICOS DE LA TECNOLOGIA DE LA INFORMACION Y LAS COMUNICACIONES AERONAUTICAS

- a. La GNSA deberá coordinar con los organismos especializados de inteligencia del Estado para efectuar una evaluación de riesgos a los sistemas críticos de la tecnología de la información y las comunicaciones aeronáuticas frente a posibles ciberataques en la aviación civil en la República de Guatemala. En base a estos resultados cada JSA y SSA deberán establecer sus medidas de seguridad en los PSA para proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y de los datos críticos empleados para los fines de aviación civil contra interferencias que pudieran poner en peligro la seguridad operacional de la aviación civil. (OACI/A-17/R-4.9.1 enmienda 15)

- b. Los Explotadores de aeronaves y las demás entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del presente programa, deben individualizar sus sistemas de tecnología de la información, las comunicaciones que revisten carácter crítico, las amenazas y vulnerabilidades que los afectan, y diseñar medidas de protección que incluyan, entre otras cosas, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministro, separación de redes y control del acceso remoto, según corresponda. Dichas medidas deben figurar en los PSE. (OACI/A-17/R-4.9.2 enmienda 15)

## 7. CONTROL DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y OBJETOS QUE SE EMBARCAN

### 7.1 INSPECCION DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

- a. Las JSA o SSA a través de su personal de seguridad de la aviación es la autoridad designada para la inspección de los pasajeros y su equipaje, dentro de los aeropuertos y aeródromos de Guatemala. Sin embargo, los explotadores de aeronaves tienen la facultad para poder realizar procedimientos adicionales de inspección a los pasajeros y equipajes que abordarán sus aeronaves bajo las circunstancias establecidas en el presente programa y sus PSE.
- b. El personal de seguridad que realice inspecciones a pasajeros deberá estar debidamente identificado, uniformado y pertenecer al mismo sexo cuando sea necesaria una inspección física de los pasajeros.
- c. En la República de Guatemala todos los pasajeros de origen y su equipaje de mano de las operaciones del transporte aéreo comercial, deben ser inspeccionados antes de abordar una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida. Para ello, cada JSA o SSA debe aplicar medidas de seguridad relativas a la inspección en cumplimiento del presente programa. (OACI/A-17/N-4.4.1)
- d. La inspección del pasajero y su equipaje de mano debe realizarse al cien por ciento, sin importar su sexo, nacionalidad, religión, edad, o estado de salud, antes de permitirle el acceso a la zona de seguridad restringida, (salvo las excepciones contempladas en el apéndice número 03 del presente programa).
- e. El objetivo de la inspección del pasajero y su equipaje de mano, es evitar que por cualquier medio se introduzcan a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados. (OACI/A-17/N-4.1.1)
- f. De conformidad con el artículo 149 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001 de la Presidencia de la República, todos los pasajeros deben de documentar su equipaje y carga antes de su transportación o embarque y permitir su revisión; en caso que el pasajero se niegue a la revisión, puede solicitarse la intervención de la autoridad competente para que la efectúe.
- g. El personal de seguridad de la aviación civil debe denegarle el ingreso a la zona de seguridad restringida y el derecho a abordar una aeronave, a los pasajeros que se nieguen a la inspección tanto de su persona como de su equipaje.
- h. Cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil internacional establecerá zonas estériles y zonas de seguridad restringidas en los lugares en que entran los pasajeros después de su inspección y antes de abordar una aeronave. Todos los puntos de acceso a dichas zonas, deben estar controlados o deberían permanecer cerrados y con candado.

- i. Las zonas estériles y zonas de seguridad restringidas que no estén sujetas a medidas permanentes de control del acceso deben ser objeto de registro minucioso antes de su utilización.
- j. Cada JSA o SSA establecerán los emplazamientos de los puntos de inspección de pasajeros y equipaje de mano, conforme sus necesidades y recursos disponibles, teniendo en cuenta los factores de facilitación para el flujo de pasajeros, pero sin descuidar la seguridad de la aviación civil.
- k. Cada JSA o SSA se 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 aborden una aeronave. Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otros, se aplicarán las medidas siguientes:
  - 1) Se desalojará a todas las personas de la zona estéril y el personal de seguridad de aviación de las JSA o SSA llevará a cabo una inspección completa del área.
  - 2) Los pasajeros de salida y su equipaje de mano deberán ser sometidos a una segunda inspección antes de permitirles abordar la aeronave.
  - 3) En el caso de que algún pasajero de salida haya tenido acceso a la aeronave, después de que se haya mezclado accidentalmente, también se llevará a cabo una inspección completa de la cabina de la aeronave en cuestión y se procederá conforme el numeral anterior. (OACI/A-17/N-4.4.3)
- l. Los pasajeros que agreden física o verbalmente al personal de seguridad de la aviación, así como al personal de las demás autoridades aeroportuarias o explotadores de aeronaves, serán catalogados como pasajeros perturbadores, y se le denegará el ingreso a la zona de seguridad restringida, el derecho a abordar una aeronave y serán puestos a disposición de las autoridades policiales correspondientes.
- m. Los pasajeros que se expresen con bromas, amenazas o hagan comentarios que atenten contra la seguridad de la aviación civil, serán catalogados como pasajeros perturbadores y se le denegará el ingreso a la zona de seguridad restringida, el derecho a abordar una aeronave y serán puestos a disposición de las autoridades policiales correspondientes.
- n. Cuando a un pasajero se le deniegue el ingreso a la zona de seguridad restringida y el derecho a abordar una aeronave, se debe informar al explotador de aeronaves para que tome las medidas pertinentes y se deje constancia de lo sucedido por escrito. Cuando ocurran incidentes por pasajeros perturbadores en vuelo o en tierra se debe llenar el formulario respectivo, en el numeral 4.9.1 y 4.9.2 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación anexo 1 del presente programa, figura un modelo de formulario de incidentes por pasajeros perturbadores.
- o. Todos los pasajeros y su equipaje de mano serán inspeccionados mediante equipo de detección de metales y rayos x; además, se podrá implementar

tecnología avanzada que exista en la actualidad, ya sea con equipo propio o proporcionado por las demás autoridades presentes en los puntos de inspección. El procedimiento de utilización de ese equipo figurará en los PSA de cada aeropuerto.

- p. Las instrucciones de las especificaciones, tipos y capacidades de rendimiento del equipo técnico para la inspección para el pasajero y su equipaje de mano que son aceptables para la República de Guatemala serán las que se encuentran descritas en la página segura de la OACI, plataforma AVSECPAEDIA; para tal efecto se deberá de consultar con la GNSA para que se brinde especificaciones del equipo que se necesite adquirir.
- q. Los reglajes mínimos de detección, incluyendo especificaciones para las piezas de prueba de rendimiento, para los equipos de inspección de seguridad que se utilizan en la inspección del pasajero y su equipaje de mano están descritas en el numeral 8.2 del presente programa.
- r. El registro manual de los pasajeros de salida y su equipaje de mano se llevará a cabo en los siguientes casos:
- 1) Cuando no se cuente con equipo de seguridad o si éste no funciona debidamente (por falta de energía eléctrica).
  - 2) Para identificar los objetos de un pasajero que hayan activado la alarma del equipo de seguridad y cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado por los pórticos detectores de metal o durante el examen del equipaje de mano por rayos X.
  - 3) Cuando así lo dispusieren las autoridades de seguridad de la aviación civil de la República de Guatemala por factores latentes de amenaza y riesgo. Este procedimiento también podrá aplicarse para uno o varios vuelos en específico en virtud de las razones expuestas.
- s. La República de Guatemala por medio de las autoridades correspondientes, establecerán como medidas disuasivas adicionales, registros al azar de pasajeros y su equipaje de mano, basándose en circunstancias locales y los factores de amenaza y riesgo que correspondan. El porcentaje mínimo para realizar los registros al azar deberá estar reflejado en los PSA. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza a la aviación civil según lo establecido en los planes de contingencia.
- t. Cuando se descubra el transporte clandestino de materiales, sustancias y objetos peligrosos por personas que viajen a bordo de la aeronave, el comandante, piloto al mando de la misma, o cualquier persona debe dar aviso a las autoridades correspondientes.
- u. Cuando el personal de seguridad de la aviación y quien utiliza medios técnicos, físicos o manuales en los puntos de inspección, detecten objetos sospechosos, estos objetos serán sometidos a una inspección más amplia.

- v. Cuando sean detectados artículos restringidos a los pasajeros en los puntos de inspección, dichos artículos serán decomisados por el personal de seguridad de la aviación civil. Sin embargo, ciertos objetos incautados podrán ser transportados en la bodega de la aeronave, o bien, si la autoridad de seguridad de la aviación civil así lo dispone, podrá retenerlos y devolverlos cuando sean reclamados por el pasajero a su regreso o por personas a quienes le autorice. Los procedimientos relativos a estas circunstancias deben estar reflejados en los PSA. Cuando las detecciones las realice el personal de explotadores de aeronaves, dichos procedimientos deben estar reflejados en el PSE.
- w. Cada aeropuerto debe poseer una lista de artículos restringidos, la cual debe ser incorporada en los PSA de cada aeropuerto. Para elaborar estas listas se debe atender lo descrito en el apéndice número 2 del presente programa. No obstante, cada JSA o SSA en base a criterios definidos realizados por parte de las autoridades correspondientes, podrán incluir otros artículos que considere que puedan atentar contra la seguridad de la aviación civil.
- x. En el caso que se detecten armas de fuego, explosivos u otros artefactos peligrosos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, se notificará inmediatamente a la autoridad de la policía y se solicitará que los pasajeros en cuestión se sometan a otras investigaciones.
- y. Si se descubre que ha habido una falla en la debida aplicación de los controles de seguridad relativos al vuelo de una aeronave que ya ha salido, la GNSA notificará la naturaleza de la falla a las autoridades competentes del Estado a donde llegará dicha aeronave.
- z. Todos los procedimientos específicos relativos a la inspección de pasajeros de origen y su equipaje de mano deben estar reflejados y detallados en los PSA de cada aeropuerto y también los explotadores de aeronaves deben tener contemplado en sus PSE sus procedimientos respectivos. Dichos procedimientos deben ser de carácter confidencial.
- aa. En el apéndice número 03 del presente programa figuran las personas que se encuentran exentas de inspección en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.

## 7.2 PASAJEROS DE TRANSBORDO Y TRANSITO

- a. En la República de Guatemala todos los pasajeros del transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de abordar una aeronave, a menos que la República de Guatemala haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con otro Estado miembro de la OACI, 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 abordaje en la aeronave de salida en el aeropuerto de transbordo. (OACI/A-17/N-4.4.2)

- b. Las JSA y SSA a través de su personal de seguridad de la aviación es la autoridad responsable de la inspección de los pasajeros de transbordo y su equipaje de mano en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
- c. Las instrucciones de las especificaciones, tipos y capacidades de rendimiento del equipo técnico para la inspección del equipaje de mano de transbordo que son aceptables para la República de Guatemala serán las que se encuentran descritas en la página segura de la OACI, plataforma AVSECPAEDIA; para tal efecto se deberá de consultar con la GNSA para que se brinde especificaciones del equipo que se necesite adquirir.
- d. Los reglajes mínimos de detección, incluyendo especificaciones para las piezas de prueba de rendimiento, para los equipos de inspección de seguridad que se utilizan en la inspección del pasajero y su equipaje de mano están descritas en el numeral 8.2 del presente programa.
- e. Las JSA o SSA y los explotadores de aeronaves del transporte aéreo comercial, incluirán en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos apropiados para controlar a los pasajeros de transbordo y tránsito y su equipaje de mano a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave, artículos restringidos.
- f. Las medidas de seguridad establecidas deben evitar que los pasajeros de transbordo y tránsito y su equipaje de mano entren en contacto con otras personas que no han sido objeto de inspección. Si ocurriere dicho contacto, éstos pasajeros se someterán a una nueva inspección antes de abordar una aeronave.
- g. La DGAC por medio de sus administraciones de aeropuerto diseñarán y mantendrán instalaciones y servicios aeroportuarios de manera que se facilite el control de seguridad de los pasajeros de transbordo y en tránsito.
- h. Cada JSA o SSA, establecerán en sus PSA medidas de seguridad apropiadas para las operaciones de tránsito, a fin de proteger el equipaje de mano de los pasajeros en tránsito contra interferencias no autorizadas, así como la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito. (OACI/A-17/N-4.4.4)
- i. Los explotadores de aeronaves, deberán notificar a las JSA o SSA con suficiente anticipación, el arribo de pasajeros en transbordo y tránsito para coordinar la agilización de los procedimientos de inspección.
- j. Los explotadores de aeronaves, deberán escoltar en todo momento a los pasajeros de transbordo y tránsito, desde la aeronave hasta que ingresen a la zona estéril.
- k. Los explotadores de aeronaves, deberán establecer medidas de seguridad en sus PSE, para asegurarse que los pasajeros que vayan a efectuar un transbordo o que estén en tránsito, no dejen artículos en la cabina de las aeronaves.



- i. Los pasajeros en tránsito, podrán permanecer a bordo de la aeronave si así lo permite el explotador de aeronaves, a no ser que tengan que desembarcar por razones técnicas o que sea necesario el registro de la aeronave por razones de seguridad.

### 7.3 TRIPULACIÓN DE AERONAVES, PERSONAL DE AEROPUERTO Y PERSONAS QUE NO SON PASAJEROS

- a. Los miembros de tripulación del explotador de aeronaves, personal de aeropuerto y otras personas que no sean pasajeros que ingresen por los puntos de inspección designados, para entrar a la zona estéril, deben ser inspeccionados de la misma manera que los pasajeros. Todos los objetos que lleven estas personas serán inspeccionados y examinados de la misma manera que el equipaje de mano.
- b. Todos los trabajadores del aeropuerto y demás personas que no sean pasajeros, a quienes se les haya autorizado el ingreso a las zonas de seguridad restringidas, deberán ser inspeccionados de la misma manera que los pasajeros. De igual forma todos los artículos que ingresen a la misma deberán ser inspeccionados y examinados de la misma manera que el equipaje de mano. (Esta disposición no aplica a las personas exentas de inspección descritas en el apéndice número 03 del presente programa.)

### 7.4 PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN ESPECIALES

#### 7.4.1 PERSONAL DIPLOMATICO

- a. Los agentes diplomáticos acreditados como tales por las misiones diplomáticas no están exentos de inspección, sin embargo, las JSA o SSA podrán establecer procedimientos especiales para el trato y proceso de inspección de dichos pasajeros. Dichos procedimientos especiales deberán estar especificados en los PSA de cada aeropuerto.
- b. La Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas (Austria, 18 de abril de 1961) impone a todo el personal diplomático la obligación de respetar las leyes y reglamentos del Estado receptor (artículo 41), la cual incluirá la inspección previa al vuelo de conformidad con el artículo 149 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001 y el presente programa.
- c. El equipaje de mano y de bodega de los agentes diplomáticos estará sujeto a los mismos controles de seguridad como el de los demás pasajeros.
- d. De conformidad con el Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas, si un pasajero es un correo diplomático, toda valija diplomática que acompañe a ese correo, sea como equipaje de mano o de bodega, "no podrá ser abierta ni retenida" (artículo 27, párrafo 3). El resto de equipaje de mano y de bodega debe ser inspeccionado normalmente.
- e. Las valijas diplomáticas que lleven insignias visibles de un Estado, no serán inspeccionadas por ningún medio, siempre que estén precintadas y

la persona que los transporte, presente una identificación y una autorización apropiada para ello, tales como un pasaporte diplomático u oficial o una carta de autorización.

- f. En el caso que un correo diplomático lleve consigo valija diplomática que necesite ser transportada por la plataforma, deberá ser escoltado por el personal de seguridad de la aviación en todos sus desplazamientos hasta el abordaje.

#### 7.4.2 MIEMBROS DE LA REALEZA Y JEFES DE ESTADO

- a. Los miembros de la realeza y Jefes de Estado están exentos de inspección cuando realicen viajes oficiales. Véase apéndice número 03 del presente programa.

#### 7.4.3 MATERIAL CLASIFICADO

- a. Los materiales clasificados por el Estado como confidencial serán inspeccionados únicamente en la medida necesaria para asegurarse que no contengan armas y objetos peligrosos.

#### 7.4.4 EXENCIONES EN LA INSPECCIÓN

- a. Las personas que están exentas de inspección en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala figuran en la lista adjunta en el apéndice número 03 del presente programa.

#### 7.4.5 PASAJEROS CON IMPEDIMENTOS, MOVILIDAD REDUCIDA O QUE UTILICEN MARCAPASOS

- a. Las personas con impedimentos, movilidad reducida o que usen marcapasos, deben ser objeto de registro tan completo como lo permita su impedimento. Si se usa una camilla, silla de ruedas, andador, muletas o bastones también deben ser inspeccionados. El equipaje de mano debe ser inspeccionado normalmente.
- b. Si las circunstancias del caso lo ameritan o así lo solicitare el pasajero, se podrá efectuar una inspección en privado.
- c. Las JSA o SSA deben plasmar en sus PSA los procedimientos de inspección específicos para este tipo de pasajeros.

#### 7.4.6 BEBES Y NIÑOS PEQUEÑOS

- a. Todos los pasajeros incluidos los bebés y niños, deben ser inspeccionados, antes de ingresar a una zona estéril y abordar una aeronave. No se deberá pedir a los pasajeros adultos que hagan algo que les separe de su hijo, y deberá pedírseles permiso si fuera necesario inspeccionar físicamente al niño.

- b. Las JSA y SSA deben plasmar en sus PSA los procedimientos específicos para inspección de bebés y niños pequeños, así como los medios utilizados para su transporte.

#### 7.4.7 MUJERES EMBARAZADAS

- a. Las mujeres embarazadas, deberán ser inspeccionadas con los mismos procedimientos de inspección aplicados a otros pasajeros. Sin embargo, si una mujer en esta condición, expresa preocupación, ella puede pedir una inspección física a cambio de una inspección con medios técnicos y en un lugar privado, a solicitud de la pasajera.
- b. Las JSA o SSA deben plasmar en sus PSA los procedimientos específicos de inspección para este tipo de pasajeras.

#### 7.4.8 PERSONAS Y ARTICULOS RELIGIOSOS

- a. En ciertas partes del mundo pueden existir prácticas y comportamientos dictados por la costumbre, cultura o religión que constituye obstáculos para la práctica de la inspección recomendada. En este caso, es necesario atender solicitudes para una inspección en privado de personas que soliciten que se respeten sus creencias.
- b. Las JSA o SSA deben plasmar en sus PSA los procedimientos específicos de inspección para este tipo de pasajeros y los artículos que transporten.

#### 7.4.9 CASOS NO CONTEMPLADOS

- a. La inspección de los artículos médicos, con valor de prueba o científico, urnas cinerarias, y otros casos no contemplados en este programa, deberán estar plasmados en los procedimientos respectivos de los PSA de cada aeropuerto. El transporte de este tipo de artículos debe tener el visto bueno y la autorización del explotador de aeronaves, quien deberá verificar toda la documentación oficial y legal que respalde su transporte. Estos artículos no deberán representar ningún riesgo/peligro para los pasajeros ni para la integridad de la aeronave.

#### 7.4.10 INSPECCION EN PRIVADO

- a. La inspección en privado podrá ser realizada a los pasajeros que requieran una inspección especial, inclusive los pasajeros que llevan objetos de gran valor, pasajeros con marcapasos y de movilidad reducida y otros. Este tipo de inspección deberá realizarse en una zona fuera de la vista de otros pasajeros, a efecto de no afectar la dignidad, intimidad y decoro del pasajero; Esta área de inspección deberá contar con las medidas de seguridad apropiadas, los medios técnicos y manuales que se requieran y el apoyo de las fuerzas policiales.
- b. Las JSA o SSA deben plasmar en sus PSA los procedimientos específicos para este tipo de pasajeros y pertenencias.

## 7.5 TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS

### 7.5.1 TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO EN LA CABINA DE PASAJEROS

- a. La autoridad designada responsable del examen y aprobación de solicitudes de tenencia autorizada de armas de fuego por parte de algunas personas en la cabina de pasajeros, son las JSA o SSA de cada aeropuerto o aeródromo respectivamente, en coordinación con el explotador de aeronaves.
- b. Únicamente a los oficiales de seguridad a bordo de aeronaves, oficiales encargados de cumplir la ley que acompañan personas deportadas o bajo custodia y oficiales de gobierno encargados de brindar escolta oficial, se les autorizará portar armas de fuego en la cabina de la aeronave bajo las medidas de seguridad previstas en el presente programa y en el PSE del explotador de aeronaves.
- c. La GNSA, en coordinación con las JSA o las SSA, deberán exigir una autorización especial, de conformidad con la legislación de los Estados interesados para que los agentes de mantenimiento del orden público y otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en el cumplimiento de su deber. (OACI/A-17/N-4.7.4)
- d. La DGAC considerará las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, puedan viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de autorización, sólo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto. (OACI/A-17/N-4.7.5)
- e. Si la República de Guatemala decide emplear a oficiales de seguridad de a bordo, se 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. (OACI/A-17/N-4.7.7)
- f. Los explotadores de aeronaves que transporten a personas autorizadas para llevar armas de fuego en la cabina deberán:
  - 1) Realizar por escrito la notificación a la JSA o SSA para el conocimiento y aprobación de los movimientos de personal de custodia armado en la cabina de la aeronave, en los vuelos hacia, desde o dentro de la República de Guatemala con una antelación mínima de veinticuatro (24) horas antes de la salida del vuelo. Dicha notificación se ajustará de acuerdo a los procedimientos establecidos por el explotador de aeronaves en sus PSE. Esta notificación también la podrá realizar el Estado o ente interesado.

- 2) Presentar la información adicional que requieran las JSA o SSA para autorizar la tenencia del arma en la cabina de la aeronave; por ejemplo:
- a) La garantía por parte del solicitante de que el Estado de destino y otros Estados en que se proyectan escalas en ruta han autorizado el transporte de armas.
  - b) Declaración de la necesidad de tener acceso al arma durante el vuelo:
  - c) La garantía de que el oficial armado está legalmente autorizado para poseer el arma; y
  - d) La garantía de que el oficial armado ha sido adecuadamente entrenado en el uso de armas de fuego
  - e) La notificación en el aeropuerto de llegada (u otras entidades apropiadas) para el recibimiento de los agentes de mantenimiento del orden

Brindar a las personas armadas, antes del abordaje, la información completa respecto a todas las normas y reglamentos pertinentes a la tenencia de armas dentro de la cabina de la aeronave, dejando constancia por escrito del despacho del arma de fuego; para el efecto véase el numeral 4.2.1 y 4.2.2 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 del presente programa, el cual presenta modelos de formularios de declaración de tenencia de armas de fuego transportadas en la cabina de las aeronaves .

- 3) No servir bebidas alcohólicas a las personas que viajan armadas.
- 4) Asegurarse que las armas y municiones guardadas se devuelvan en condiciones de seguridad en un lugar apropiado a los oficiales encargados de hacer cumplir la ley, cuando arriben en un aeropuerto de la República de Guatemala.
- 5) El piloto al mando y todos los miembros de la tripulación serán notificados respecto al número de personas armadas a bordo de la aeronave y la ubicación de sus asientos. Si en el referido vuelo hubiese más de una persona armada a bordo, cada una de ellas debe estar notificada de la ubicación del asiento de las otras. (OACIA-17/N-4.7.8)
- 6) El Explotador de aeronaves establecerá en sus PSE las medidas de seguridad respecto a tenencia de armas en la cabina de las aeronaves.

- 7) La tenencia de armas de fuego a bordo de aeronaves se efectuará sin perjuicio de lo establecido en el decreto 15-2009, Ley de Armas y Municiones y su Reglamento.

### 7.5.2 TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS DE FUEGO EN LUGARES INACCESIBLES

- a. Se permite a los explotadores de aeronaves transportar armas de fuego en lugares fuera de la cabina de pasajeros en las siguientes condiciones:
- 1) El explotador o su representante confirma que el arma de fuego está en el equipaje de bodega del pasajero y que el personal de la Policía Nacional Civil ha determinado que el arma de fuego no está cargada;
  - 2) Las armas se conservan en un lugar inaccesible para cualquier persona durante el vuelo.
  - 3) Que el arma esté debidamente protegida por personal del Explotador de Aeronaves, desde el momento en que se recibe hasta ser cargada en la aeronave. El explotador de aeronaves deberá verificar que el arma y la munición se transporten por separado dentro de la aeronave. (OAC/A-17/N-4.7.6)
- b. La JSA o SSA son responsables de establecer el recinto adecuado para la revisión de las armas de fuego a transportar.
- c. El explotador de aeronaves debe establecer en sus PSE las medidas de seguridad respecto a transporte de armas de fuego en lugares inaccesibles.
- d. El explotador de aeronaves deberá contar con un registro de despacho de armas que se transportarán en lugares inaccesibles durante el vuelo; para el efecto véase el numeral 4.3 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 del presente programa, el cual presenta un modelo de formulario de declaración de tenencia de armas de fuego transportadas en la bodega de las aeronaves.
- e. La tenencia de armas de fuego a bordo de aeronaves se efectuará sin perjuicio de lo establecido en el decreto 15-2009, Ley de Armas y Municiones y su Reglamento de la República de Guatemala.

### 7.6 PERSONAS BAJO CUSTODIA Y BAJO CONTROL ADMINISTRATIVO

- a. La República de Guatemala a través del presente programa, 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. (OAC/A-17/N-4.7.1)
- b. Para que los explotadores de aeronaves puedan transportar pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos

a procedimientos judiciales o administrativos se deberán cumplir con los siguientes requisitos: (OACI/A-17/N-4.7.1)

### 7.6.1 REQUISITOS DE NOTIFICACION

- a. La GNSA a través de las JSA o SSA deberá asegurarse que los explotadores 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. (OACI/A-17/N-4.7.3)
- b. El explotador de aeronaves deberá informar al piloto al mando del vuelo en los casos que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse controles de seguridad apropiados. (OACI/A-17/N-4.7.3)
- c. Las Autoridades correspondientes notificarán en el momento apropiado al explotador de aeronaves correspondiente y éstos últimos al piloto al mando, la presencia de pasajeros obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, tales como personas bajo custodia de personal de mantenimiento del orden público, personas mentalmente trastornadas bajo escolta y personas deportadas o inadmisibles.
- d. Si se trata de una persona no admisible, las autoridades correspondientes deben notificar al explotador de la aeronave de llegada, sin demora, y el mismo día de la llegada del pasajero, de la necesidad de transportar a una persona no admisible. El plazo para notificar al explotador de aeronaves respecto a una persona no admisible, incluida la razón de la negativa, es la hora de cierre de la presentación para el vuelo de salida prevista. El explotador de aeronaves debe poner en conocimiento del piloto al mando que es necesario transportar a una persona no admisible durante los preparativos previos al vuelo y antes de que el pasajero suba a bordo.
- e. Si se trata de una persona deportada, las autoridades correspondientes deben notificar por escrito al explotador de aeronaves, por lo menos con 24 horas antes de la partida prevista, cada vez que una persona deportada deba viajar por vía aérea. El explotador de aeronaves debe informar al piloto al mando, sobre la deportación, incluida la razón de la expulsión de la persona y de si se asigna o no a un oficial de custodia durante los preparativos previos al vuelo.
- f. Si se tratare de personas bajo custodia judicial, las autoridades competentes deben notificar al explotador de aeronaves, por lo menos con 24 horas antes de la salida con una persona bajo custodia. La notificación escrita debería indicar toda información pertinente que pudiera ayudar al explotador a evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo, tomando en cuenta la peligrosidad del pasajero en mención. Las personas bajo custodia judicial siempre deben ser custodiadas por uno o más oficiales, cuyas identidades y nacionalidades deben ser reveladas al

explotador de aeronaves. Esta situación debe ponerse en conocimiento por parte del explotador de aeronaves al piloto al mando durante los preparativos previos al vuelo y antes de que los pasajeros suban a bordo.

- g. La notificación escrita debe contener por lo menos los siguientes requisitos:
- 1) Identidad de los pasajeros y su razón de traslado
  - 2) Nombres y títulos de los oficiales de custodia, si los hubiera;
  - 3) Información sobre la evaluación de riesgos, incluida la razón por la cual se asigna o no se asigna custodia;
  - 4) Disposiciones previas sobre los asientos, si fueran necesarias; y naturaleza de los documentos disponibles, como por ejemplo: la orden judicial o administrativa que ordena su traslado
- h. El explotador de aeronaves o el piloto al mando tienen la facultad de negarse a transportar a un pasajero potencialmente perturbador, pero deberá presentar las razones por las que se niega a dicho transporte.
- i. Si una persona está obligada a abandonar el país, por haber sido sometida a una orden de deportación, la autoridad correspondiente, comunicará a las autoridades de los Estados de tránsito y de repatriación la identidad de dicha persona, los motivos por los que se transporta y una evaluación de cualquier amenaza que la misma presente.
- j. Antes de abordar a un pasajero deportado por razones judiciales, las autoridades deben verificar con las autoridades homólogas en los puntos de tránsito y en el de destino final si las condiciones para el viaje son aceptables para ellas.

#### 7.6.2 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

- a. Los explotadores de aeronaves deberán incluir en sus PSE, las medidas y procedimientos de seguridad apropiados para garantizar la seguridad a bordo de sus aeronaves, cuando transporten pasajeros deportados por haber sido sometidos a procedimientos judiciales y administrativos. (OACI/A-17/N-4.7.2)
- b. El explotador de aeronaves que haya transportado a una persona inadmisibles para su ingreso a la República de Guatemala, será responsable de proveer el retorno de la misma, lo más pronto posible.
- c. No obstante, lo descrito en los incisos anteriores, cuando se transporten a pasajeros que estén obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales y administrativos, deberán observarse las medidas de seguridad antes y durante el vuelo con personas no admisibles, deportadas o bajo custodia judicial a bordo, las cuales se detallan a continuación:



- 1) El número de pasajeros potencialmente perturbadores debe ser limitado de conformidad con una evaluación de riesgos; la razón por la que se deporta a la persona del Estado y el tamaño de la aeronave. Cuando se realice la evaluación de riesgos del pasajero, debe tomarse en cuenta los antecedentes del mismo, el comportamiento pasado y actual, lo relacionado con los medios de comunicación y otros aspectos pertinentes que pongan en riesgo la seguridad de los pasajeros que deben ser deportados del Estado.
- 2) Debe asignarse un número suficiente de oficiales de custodia según una evaluación de riesgos y la naturaleza y el número de pasajeros potencialmente perturbadores. El número de oficiales de custodia necesarios para cada situación, deben determinarlo coordinadamente las autoridades competentes y el explotador de aeronaves.
- 3) El itinerario del vuelo debe mantenerse reservado y no ser revelado al público;
- 4) Los pasajeros y el equipaje de mano y bodega deben ser sometidos a registros de seguridad rigurosos y adicionales;
- 5) Los oficiales de custodia deben asegurarse, que el pasajero potencialmente perturbador, no lleva consigo contrabando, armas, cerillas u otros artículos que pudieran poner en riesgo la seguridad de los pasajeros y la aeronave en la que sean transportados.
- 6) Los oficiales de custodia no deben transportar a bordo de la aeronave, porras, gases lacrimógenos ni otros artefactos similares que generen gases y que pueden incapacitar a una persona.
- 7) Los oficiales de custodia deben identificarse debidamente ante el personal de seguridad en servicio y el personal auxiliar de a bordo, solicitando que se notifique al piloto al mando, su presencia a bordo y el asiento que ocupan, debiendo el piloto acusar recibo de esa información.
- 8) Las personas bajo custodia deberán ir acompañados y estar vigilados en todo momento, inclusive cuando vayan a los sanitarios.
- 9) Las personas bajo custodia deben abordar antes que los demás pasajeros y salir de la aeronave, después de que estos hayan abandonado la misma.
- 10) Los asientos deben ser asignados lo más separado posible, al fondo de la cabina, pero no en un lugar adyacente a una puerta o a una salida de emergencia, y estar en una hilera de dos o más asientos, con por lo menos un oficial de custodia sentado entre un pasajero potencialmente perturbador y el pasillo. En la medida de lo posible, los pasajeros bajo custodia no deberán estar sentados junto a una ventanilla;

- 11) No deben servirse bebidas alcohólicas a los pasajeros potencialmente perturbadores ni a los oficiales de custodia.
- 12) A discreción de los oficiales de custodia, se puede servir comida y bebidas no alcohólicas, pero no deben ir acompañadas de cubiertos de metal ni cuchillos.
- 13) En caso de que el organismo de custodia o a juicio del representante acreditado del explotador de aeronaves considere a la persona que viaja bajo custodia como peligrosa, debe exigirse como mínimo dos oficiales de custodia por persona. En un mismo vuelo no debería transportarse a más de una persona de esta categoría.
- 14) Dependiendo de la evaluación de riesgos, debe haber dispositivos de sujeción para uso de los oficiales de custodia. El uso de dispositivos de sujeción por un oficial de custodia debería estar limitado a las necesidades reales y ser conforme a las leyes del Estado que tenga jurisdicción sobre el pasajero y a la política aplicable del explotador de aeronaves.

### 7.6.3 AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO

- a. Sin perjuicio de lo regulado en los Convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil, en el caso que viajen pasajeros bajo custodia, los explotadores de aeronaves deben advertir a los oficiales de custodia acerca del peligro posible para la seguridad del vuelo si se ven obligados a intervenir durante un acto de interferencia ilícita, actuando sin instrucciones del piloto al mando.

## 7.7 EQUIPAJE DE BODEGA:

### 7.7.1 ACEPTACION Y PROTECCION

- a. Los Explotadores de aeronaves a través de sus o representantes designados se asegurarán de que el equipaje de bodega se acepte para su transporte únicamente de pasajeros titulares de un pase de abordar.
- b. El explotador de aeronaves se asegurará que todo el equipaje de bodega destinado a abordarse en 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, o bien, se transfiera a otro explotador. El equipaje procedente de lugares que no sean mostradores de presentación de aeropuerto, debe protegerse desde el lugar en que se acepta para ser transportado hasta que se coloque a bordo de una aeronave. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave. (OACI/A-17/N-4.5.2)

- c. Los explotadores de aeronaves podrán facturar equipaje fuera de los aeropuertos, con autorización escrita de la DGAC y con el visto bueno de las JSA o SSA y sujeto a supervisión por parte de las GNSA. En los PSA figurarán los requisitos para esta gestión y el explotador de aeronaves deberá adjuntar a su solicitud copia del procedimiento de aceptación y las medidas de protección que se le aplicará al equipaje desde el momento de su aceptación hasta su embarque en la aeronave. Una vez que el explotador de aeronaves sea autorizado para la facturación fuera del aeropuerto, se le entregará una copia del Plan de Auditorías, Inspecciones y Pruebas que llevará a cabo la GNSA para determinar el cumplimiento de los estándares de seguridad de la aviación en lo que se refiere a la aceptación y protección del equipaje de bodega.
- d. El acceso a las zonas de preparación del equipaje y los puntos de transbordo del equipaje, se limitará al personal autorizado. El personal de seguridad de la aviación de las JSA o SSA debe interceptar e interrogar a las personas no autorizadas y notificarán su presencia a sus superiores y a la Policía Nacional Civil. El resto de empleados que operen en esas áreas deben dar aviso al personal de seguridad de la aviación acerca de la presencia de personas no autorizadas.
- e. El personal que transporte el equipaje de bodega hasta las aeronaves o a partir de las mismas, se mantendrá alerta para impedir que se coloquen equipajes o paquetes en las cintas transportadoras, carros o vehículos y que el equipaje cargado en los carros quede sin vigilancia en zonas accesibles al público.
- f. El explotador de aeronaves debe establecer medidas de seguridad apropiadas en sus PSE para la protección y depósito del equipaje no acompañado.
- g. El explotador de aeronaves, asegurará que su personal, en especial los agentes de presentación y facturación y el personal de manipulación del equipaje, reciban instrucción específica en seguridad y supervisión permanente en la aplicación de los trámites de registro e inspección.

#### 7.7.2 COTEJO DEL EQUIPAJE DE BODEGA CON LOS PASAJEROS

- a. Los explotadores de aeronaves se asegurarán de que el equipaje de bodega de un pasajero no se transporte a bordo de una aeronave a menos que el pasajero esté a bordo, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección apropiada. Además, se aplicarán procedimientos apropiados para asegurarse de que se descargue de la aeronave el equipaje de bodega de todo pasajero que desembarque en una escala anterior a su punto de destino final. (OACI/A-17/N-4.5.3)
- b. El explotador de aeronaves podrá transportar equipaje no acompañado, siempre y cuando el mismo se encuentre identificado como tal y sea sometido a una inspección apropiada. Las medidas y procedimientos de seguridad para el equipaje no acompañado deben figurar en los PSE.

- c. Los explotadores de aeronaves transportarán únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con las normas de seguridad descritas en los PSA y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el explotador de aeronaves. Se debe dejar constancia de que ese equipaje cumple con esos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo. (OACI/A-17/N-4.5.5)
- d. El explotador de aeronaves debe asegurarse que cada entrada de equipaje no acompañado en el manifiesto, debe indicar claramente la condición de ese equipaje, junto con el número de colilla de identificación del equipaje. Asimismo, se debe mantener por separado un registro de equipaje de bodega no acompañado.
- e. El explotador de aeronaves se asegurará que el equipaje aceptado como carga, deba ser tratado como carga no segura; transportado con una carta de porte aéreo y estar sujeto a controles de seguridad apropiados. Para este caso véase el numeral 7.8.1 inciso a. del presente programa.
- f. Los explotadores de aeronaves deberán aplicar, además de procedimientos de cotejo del equipaje, medidas de seguridad apropiadas para el inventario manual y automatizado de colillas de identificación de equipaje, a fin de evitar todo uso no autorizado de dichas colillas.
- g. Los explotadores de aeronaves, serán responsables de la protección de la documentación del vuelo, para evitar que pueda ser utilizada para ingresar equipajes desconocidos en el sistema.
- h. Debe descargarse el equipaje de bodega de todo pasajero a quien se le haya negado el abordaje, por motivos de seguridad o por su negativa a someterse a los procedimientos de seguridad.
- i. El explotador de aeronaves será responsable de la validación y autorización del cotejo del equipaje antes del cierre de operaciones de la aeronave. Para el efecto véase el apéndice número 8 del presente programa.
- j. El equipaje de bodega descargado de una aeronave que no ha sido reclamado por ningún pasajero, debe ser investigado y si no se encuentra una explicación satisfactoria, debe ser retirado a una zona en que no pueda constituir ningún peligro. Deben aplicarse medidas de seguridad apropiadas de inspección lo más pronto posible para este tipo de equipajes, para asegurarse que el mismo no contiene ningún artefacto explosivo o cualquier otro artículo restringido que pueda comprometer la seguridad de la aviación civil. Este tipo de equipajes deben mantenerse en un lugar seguro hasta que lo reclame su propietario o se elimine en condiciones de seguridad, de conformidad con los procedimientos locales. Estas mismas disposiciones aplican para todo equipaje no identificado que se encuentre en las instalaciones aeroportuarias. (OACI/A-17/R-4.5.6)

### 7.7.3 INSPECCION DEL EQUIPAJE DE BODEGA

- a. Las JSA o SSA de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, adoptarán medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de abordarlo a una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida. Los procedimientos para una inspección apropiada del equipaje de bodega figurarán en los PSA. (OACI/A-17/N-4.5.1)
- b. Las JSA o SSA a través de su personal de seguridad de la aviación son los responsables de la inspección del equipaje de bodega.
- c. El equipaje de la tripulación se deberá someter a los mismos métodos de inspección que el de los pasajeros.
- d. Es responsabilidad de los explotadores de aeronaves efectuar las preguntas de seguridad con respecto al equipaje de bodega de los pasajeros para apoyar la inspección del equipaje y las medidas de reconciliación.
- e. La inspección del equipaje de bodega se podrá realizar por los medios técnicos o de otro tipo, para evitar se introduzcan a bordo de las aeronaves, armas, explosivos, artículos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita. (OACI/A-17/N-4.1.1)
- f. Las instrucciones de las especificaciones, tipos y capacidades de rendimiento del equipo técnico para la inspección para el equipaje de bodega que son aceptables para la República de Guatemala serán las que se encuentran descritas en la página segura de la OACI, plataforma AVSECPAEDIA; para tal efecto se deberá de consultar con la GNSA para que se brinde especificaciones del equipo que se necesite adquirir.
- g. Los reglajes mínimos de detección, incluyendo especificaciones para las piezas de prueba de rendimiento, para los equipos de inspección de seguridad que se utilizan en la inspección del equipaje de bodega están descritos en el numeral 8.2 del presente programa.
- h. La República de Guatemala por medio de las autoridades correspondientes, establecerán como medidas disuasivas adicionales, inspecciones físicas al azar del equipaje de bodega, basándose en circunstancias locales y los factores de amenaza y riesgo que correspondan. El porcentaje mínimo para realizar los registros al azar deberá estar reflejado en los PSA. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza a la aviación civil según lo establecido en los planes de contingencia.
- i. Todos los paquetes colocados en la bodega de la aeronave (COMAT), incluidos documentos, tales como el correo de la empresa o los documentos de vuelo (COMAIL), deberán estar sujetos a controles de

seguridad, que puede incluir la inspección antes de cargarlos; para el presente caso véase el numeral 7.8.1 inciso s. del presente programa.

- j. Las piezas de mano o pertenencias que entrega el pasajero en la puerta de embarque o al lado de la aeronave para colocarlo en la bodega de la misma, deberá tratarse según lo establecido en el apéndice número 8 de este programa.

#### 7.7.4 EQUIPAJE DE BODEGA DE TRANSBORDO

- a. Las JSA o SSA de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, asegurarán 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 otro Estado miembro de OACI, 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. Dichos arreglos deben basarse en acuerdos bilaterales, un memorando de entendimiento o acuerdos relativos a un punto único de inspección. (OACI/A-17/N-4.5.4)
- b. Las instrucciones de las especificaciones, tipos y capacidades de rendimiento del equipo técnico para la inspección del equipaje de bodega de transbordo que son aceptables para la República de Guatemala serán las que se encuentran descritas en la página segura de la OACI, plataforma AVSECPAEDIA, para tal efecto se deberá de consultar con la GNSA, para que se brinde especificaciones del equipo que se necesite adquirir.
- c. Los reglajes mínimos de detección, incluyendo especificaciones para las piezas de prueba de rendimiento, para los equipos de inspección de seguridad que se utilizan en la inspección del equipaje de bodega de transbordo están descritos en el numeral 8.2 del presente programa.
- d. Los explotadores de aeronaves se asegurarán de que dicho equipaje no se transporte hasta que se confirme que el correspondiente pasajero ha subido a bordo de la aeronave.

#### 7.7.5 ALMACENAMIENTO DEL EQUIPAJE EXTRAVIADO

- a. En los aeropuertos de la República de Guatemala, se deberán establecer depósitos de equipaje seguros en los que se conservará el equipaje extraviado hasta que se expida, reclame o sea objeto de otras medidas, de conformidad con los procedimientos establecidos en el PSA.

## 7.8 CARGA AÉREA Y CORREO

### 7.8.1 INSPECCION Y PROTECCION

- a. Los explotadores de aeronaves, agentes acreditados u otra entidad autorizada por la DGAC, mediante un acuerdo de entendimiento y cumpliendo las normas para su funcionamiento establecidas en el presente programa, serán las responsables de someter toda carga y correo a controles de seguridad apropiados, incluida la inspección donde sea posible, antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial. Los procesos de seguridad de la carga y el correo serán auditados e inspeccionados por la GNSA a través del DNCC-AVSEC, en base a las normas establecidas en el presente programa. (OACI/A-17/N-4.6.1)
- b. La GNSA establecerá un proceso de seguridad de la cadena de suministro, que incluya la aprobación de agentes acreditados y/o expedidores reconocidos, si éstos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo. Para el efecto véase el numeral 4.10, 4.11 y 4.12, del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 al presente programa. (OACI/A-17/N-4.6.2)
- c. La DGAC es la entidad facultada para aprobar al agente acreditado y a los expedidores reconocidos para que puedan aplicar inspecciones u otros controles de seguridad a la carga aérea y el correo. El DNO-AVSEC es el responsable de realizar la gestión del procedimiento de aprobación, quien después de haber verificado todos los requisitos de cumplimiento conforme el procedimiento detallado en el numeral 4.10.1, 4.10.2 y 4.10.3 o el 4.12.1, 4.12.2 y 4.12.3, del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 al presente programa, someterá el expediente a autorización de la GNSA y este último lo trasladará a la DGAC para su aprobación. La Vigilancia de cumplimiento de los requisitos nacionales estará a cargo del DNCC-AVSEC.
- d. El agente acreditado autorizado y aprobado por la DGAC para someter toda carga y correo a controles de seguridad apropiados, incluida la inspección donde sea posible, antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial en la República de Guatemala es la entidad "Asociación para el Desarrollo Económico y Social de Aeropuertos y Puertos -COMBEX-IM-".
- e. El agente acreditado y el expedidor reconocido deberán elaborar y mantener actualizado un Programa de Seguridad aprobado por la GNSA, donde establezcan las medidas de seguridad para la carga y el correo en base a los preceptos establecidos en el presente programa, incluyendo el proceso de la cadena de suministro segura y la cadena de custodia de la carga aérea y el correo, así también los procedimientos de aceptación, almacenamiento, protección y métodos de inspección según la naturaleza de la carga y el correo. Dicho programa deberá elaborarse con base a la plantilla modelo que figura en el numeral 4.10.2 del Manual de Guías y

Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 al presente programa.

- f. La carga aérea o correo que será sometida a inspección, deberá hacerse utilizando uno o varios métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío, para el efecto véase el numeral 4.11.1 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 al presente programa. (OACI/A-17/N-4.6.10)
- g. A fin de mantener seguros los animales vivos transportados como carga, deben realizarse controles de seguridad apropiados en la medida posible.
- h. Todos los objetos que acompañan los animales vivos, tales como bolsas de alimentos, jaulas y contenedores deben ser sometidos a controles de seguridad y a una inspección eficaz y apropiada.
- i. Antes de aceptar un envío de animales vivos, los explotadores de aeronaves deben asegurarse de que el envío coincide con la descripción que figura en la carta de porte aéreo.
- j. El explotador de aeronaves, el agente acreditado, expedidor reconocido o expedidor cliente debe elaborar y seguir un proceso del explotador de aeronaves para el transporte de restos humanos por vía aérea.
- k. Debido a su naturaleza especial, puede no ser apropiado inspeccionar ciertos tipos de carga y correo. En tales casos, el explotador de aeronaves y/o el agente acreditado deben establecer y aplicar procedimientos y medidas de seguridad alternativos para cerciorarse de que un envío pueda transportarse en una aeronave del transporte aéreo comercial. Tales excepciones son:
  - 1) Valijas diplomáticas oficiales, de conformidad con las disposiciones de la Convención de Viena y el presente programa.
  - 2) Vacunas y otros artículos médicos perecederos;
  - 3) Elementos esenciales para mantener la vida, tales como sangre, productos sanguíneos, médula ósea y órganos humanos;
  - 4) Materiales radiactivos embalados de acuerdo con las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc. 9284) de la OACI e identificados como tales, o artículos que pongan en peligro la vida o salud de los inspectores si se inspeccionan por los medios comunes.
- l. Las instrucciones de las especificaciones, tipos y capacidades de rendimiento del equipo técnico para la inspección para la carga y correo que son aceptables para la República de Guatemala serán las que se encuentran descritas en la página segura de la OACI, plataforma



AVSECPAEDIA; para tal efecto se deberá de consultar con la GNSA para que se brinde especificaciones del equipo que se necesite adquirir.

- m. Los reglajes mínimos de detección, incluyendo especificaciones para las piezas de prueba de rendimiento, para los equipos de inspección de seguridad que se utilizan en la inspección de la carga y correo están descritas en el apéndice 8.2 del presente programa.
- n. El explotador de aeronaves y el agente acreditado deberá establecer en su –PSE- medidas de seguridad reforzadas a la carga y correo de alto riesgo, para disminuir las amenazas conexas. Para el efecto véase el numeral 4.11 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 del presente programa. (OACI/A-17/N-4.6.4)
- o. Los explotadores de aeronaves no aceptarán carga o correo a bordo de una aeronave utilizada para operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado o la entidad designada para el efecto confirme y certifique que se ha aplicado la inspección u otros controles de seguridad apropiados. La carga aérea o correo que un agente acreditado o la entidad designada no pueda confirmar o certificar se someterá a inspección. (OACI/A-17/N-4.6.5)
- p. Cuando se desplacen dentro de un aeropuerto, la carga aérea y el correo que han de transportarse en una aeronave del transporte aéreo comercial, el agente acreditado o el explotador de aeronaves, a quien corresponda, se asegurarán de protegerlos contra interferencias no autorizadas después de haberlos sometido a inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave, esto, para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos peligrosos. En caso de que la carga y el correo hayan sido desatendidos, deben ser sometidos a una nueva inspección. (OACI/A-17/N-4.6.3)
- q. Toda carga y correo que haya sido sometido a controles de seguridad apropiados, incluida la inspección, deberá llevar signos exteriores visibles que haga constar que la misma ya ha pasado por esos controles de seguridad.
- r. Toda la carga aérea, los paquetes de mensajería, las encomiendas exprés y el correo que deben ser transportados en aeronaves del transporte aéreo comercial se someterán a controles de seguridad apropiados por parte de los explotadores de aeronaves o agentes acreditados antes de cargarlos a bordo de una aeronave.
- s. Los explotadores de aeronaves o el agente acreditado establecerán y aplicarán procedimientos y controles de seguridad apropiados para el transporte de material (COMAT) y correo de la empresa (COMAIL) a bordo de las aeronaves. El COMAT y COMAIL que vaya a ser almacenado en las zonas de seguridad restringidas, será inspeccionado antes de su almacenamiento también cuando vaya a ser transportado a bordo de una aeronave. (OACI/A-17/N-4.6.6)

- t. Las JSA o SSA, el agente acreditado, o el explotador de aeronaves en su caso, se asegurarán que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas sean objeto de controles de seguridad apropiados, que pueden incluir la inspección. (OACI/A-17/N-4.6.7)
- u. Los explotadores de aeronaves o el agente acreditado, deberán disponer de un estatus de seguridad de la carga aérea y el correo, ya sea en formato electrónico o por escrito a lo largo de la cadena de suministro segura, con lo cual podrá confirmarse y demostrarse la seguridad de los envíos. (OACI/A-17/N-4.6.8)
- v. En el numeral 4.11.1, del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 del presente programa, figuran las instrucciones técnicas para para la cadena de suministro segura de la carga aérea.

### 7.8.2 CARGA AEREA Y CORREO DE TRANSBORDO Y TRANSITO

- a. El explotador de aeronaves, será responsable de asegurarse que toda carga aérea y el correo de transbordo o tránsito, pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en la República de Guatemala. Si el explotador de aeronaves o la entidad designada, no pueden confirmar o certificar el estatus de seguridad de dicha carga aérea o correo, serán sometidos a inspección. (OACI/A-17/N-4.6.9)

### 7.8.3 TRANSPORTE DE VALORES

- a. Toda carga de valores que deba ser transportada en vuelos comerciales será sometida a controles de seguridad apropiados antes de que sea embarcada en una aeronave.
- b. Los transportes de valores deberán ser conducidos dentro de las instalaciones aeroportuarias, en un vehículo debidamente apropiado y custodiado.
- c. Los procedimientos de transporte de valores dentro de las instalaciones aeroportuarias, deberán estar contemplados en los PSA.

## 7.9 PROVISIONES Y SUMINISTROS

- a. Los explotadores de aeronaves deben asegurarse que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros que deban ser transportados en vuelos comerciales de pasajeros, se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde su origen hasta que se carguen en la aeronave. (OACI/A-17/N-4.6.6)
- b. Los explotadores de aeronaves, incluirán en sus respectivos programas de seguridad –PSE- los procedimientos para aplicar controles de seguridad apropiados, los cuales pueden incluir la inspección, para impedir que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones y los suministros que han de transportarse en vuelos internacionales de pasajeros.

- c. Las empresas de aprovisionamiento establecidas en el aeropuerto o fuera del mismo, incluirán en sus respectivos programas de seguridad –PSE-, procedimientos para aplicar controles de seguridad apropiados para impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones, y evitar que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones y los suministros que han de transportarse en vuelos internacionales de pasajeros.
- d. Las empresas de aprovisionamiento establecidas fuera del aeropuerto se asegurarán de que las provisiones se protejan contra el acceso no autorizado durante su transporte hacia el aeropuerto.
- e. Las JSA o SSA se asegurarán que todas las mercancías y suministros que sean ingresados a las zonas de seguridad restringidas sean inspeccionados por medio de equipo técnico u otro tipo de inspección apropiado para evitar que se ingresen armas, explosivos, artículos y sustancias peligrosos que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil.
- f. Las medidas de seguridad implementadas por las empresas de aprovisionamiento serán auditadas e inspeccionadas por la GNSA a través del DNCC-AVSEC, en base a las normas establecidas en su –PSE- y el presente programa.

## 8. EQUIPO DE SEGURIDAD

- a. La República de Guatemala, utilizará equipo de seguridad, cuando corresponda, en la medida en que sea practicable desde el punto de vista operacional, técnico y financiero, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil. (OACI/A-17/R-2.5.3)
- b. En los programas de seguridad de aeropuertos, se detallará lo relativo al tipo, número y ubicación del equipo que utilizan las diversas autoridades como medidas preventivas de seguridad de la aviación.
- c. Las instrucciones de las especificaciones, tipos y capacidades de rendimiento del equipo técnico de inspección que son aceptables para la República de Guatemala para todas las operaciones de seguridad de la aviación están descritas en la página segura de la OACI en la plataforma AVSECPAEDIA. La República de Guatemala no certifica equipos de seguridad, por lo tanto, todos los equipos de seguridad que se utilizarán para las operaciones de seguridad de aviación, serán los que figuren en dicha plataforma.
- d. Todo el equipo técnico utilizado en seguridad de la aviación, instalado en los aeropuertos y aeródromos, deberá ser mantenido y operado de acuerdo a las normas e instrucciones establecidos por las JSA o SSA.
- e. Los operadores del equipo técnico utilizado en seguridad de la aviación en los aeropuertos, deberán estar debidamente certificados por la Autoridad de Seguridad la aviación civil competente (DGAC) a través de la GNSA.

### 8.1 ADQUISICION

- a. La adquisición de equipo técnico para seguridad de la aviación, equipo de rayos X, pórticos detectores de metales, detectores manuales de metales y cualquier otro equipo que sea indispensable adquirir para el mejor desarrollo de las funciones de seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala, se regirá de acuerdo a la normativa nacional.
- b. La adquisición del equipo se regirá por las siguientes Leyes, Acuerdos y Reglamentos:

ENTIDAD	DOCUMENTO
Asamblea Nacional Constituyente	Constitución Política de la República de Guatemala
Presidencia de la República	Acuerdo Gubernativo 80-2004.
Congreso de la República	Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000.
Congreso de la República	Ley de Contrataciones del Estado Decreto Numero 57-92.
Presidencia de la República	Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado.
Ministerio de Finanzas Públicas	Acuerdo Ministerial 386-2003
Dirección Normativa de Contrataciones y Adquisiciones del Estado	Resolución. 572-2003 y Resolución. 100-2004

- c. En la adquisición de equipo técnico para seguridad de la aviación, se debe tener en cuenta algunos puntos generales para adquirir los tipos de sistemas de detección más convenientes para la aplicación y el lugar previsto. Estos puntos son:
- 1) Conversar con el fabricante del equipo, quien habitualmente será la fuente con más conocimientos e información sobre el equipo que vende, y este podrá asesorar de manera excelente acerca de sus aplicaciones.
  - 2) El fabricante debería también estar en condiciones de referirse a clientes análogos que hayan adquirido y utilizado su equipo, y conversar con estos otros clientes puede frecuentemente producir una opinión menos sesgada puesto que tienen experiencia práctica en el producto. Debería preguntarse al fabricante acerca de quiénes son las empresas que compiten con el mismo y por qué su producto es exclusivo o superior a un equipo similar. Las conversaciones con los competidores pueden ser también una fuente útil de información.
  - 3) Considérese siempre los costos de mantenimiento y otros a largo plazo, además del costo de adquisición. Los costos de mantenimiento son frecuentemente variables y más difíciles de determinar que el costo inicial de compra. Además, estos costos han de considerarse, puesto que son elevados.
  - 4) Tratar de obtener asesoramiento de una tercera parte desinteresada que tenga experiencia en equipo de seguridad. Tal asesoramiento es particularmente importante si las conversaciones con los fabricantes y con otros clientes dejan varias preguntas importantes sin responder.
  - 5) Es importante tener en cuenta que el mercado de equipos de seguridad está evolucionando rápidamente, y que se conozcan las necesidades de equipamiento, seguidamente se debe optar por un sistema que satisfaga esas necesidades, posiblemente por varios años, de forma que sean, cuales fueren, los nuevos equipos que se introduzcan durante ese periodo, el equipo adquirido continuará siendo activo.
  - 6) Además, es una buena idea preguntar a los fabricantes cuales son los nuevos equipos que se están fabricando y las diferencias en tecnología con equipo de modelos anteriores. Pudiera ser que, demorando una compra importante de equipo por seis meses o por un año, signifique obtener un producto que es mejor que cualquiera de los actualmente disponibles.

## 8.2 CALIBRACIÓN Y REGLAJES

- a. La calibración del equipo utilizado en seguridad de la aviación, es necesaria para asegurar que cada unidad del equipamiento de seguridad, funcione en forma correcta de acuerdo a las normas y criterios mínimos de la autoridad competente, tomando en cuenta las especificaciones técnicas del fabricante.
- b. Los reglajes mínimos de detección, incluyendo especificaciones para las piezas de prueba de rendimiento, para los equipos que se utilizan en la inspección del

personal que no son pasajeros, inspección de pasajeros y su equipaje de mano, inspección de suministros, provisiones, piezas de repuesto, inspección del equipaje de bodega e inspección de la carga y el correo están descritas en el numeral 4.16 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 al presente programa.

### 8.3 UTILIZACIÓN Y MANTENIMIENTO

- a. Todo el equipo técnico utilizado en seguridad de la aviación, funcionará de acuerdo a las normas establecidas por la autoridad competente, y tomándose en cuenta las recomendaciones del fabricante.
- b. El mantenimiento de los equipos de Rayos X debe ser realizado por personal competente y entrenado convenientemente, de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante. El personal de mantenimiento del equipo técnico utilizado en las operaciones de seguridad de la aviación deberá estar calificado, en base a los conocimientos técnicos y experiencia previa que recomiende el fabricante.
- c. La JSA o SSA se asegurarán que se establezca una programación efectiva para el mantenimiento preventivo y contra defectos, a fin de que todo el equipo técnico de seguridad, funcione en óptimas condiciones.
- d. Las JSA o SSA deberán contar con un registro de todo el mantenimiento preventivo y contra defectos que se le haya realizado al equipo técnico utilizado para las operaciones de seguridad de la aviación.
- e. Las JSA/SSA al utilizar equipo técnico en seguridad de la aviación, se asegurarán que se dispone de personal adecuadamente calificado y certificado para llevar a cabo la operación del equipo.
- f. Los operadores de los equipos de rayos X no podrán estar más de 30 minutos en la tarea de interpretación de imágenes y no deberán reanudar esta tarea no menos de 60 minutos después de haber sido relevados.
- g. En caso de ocurrir un corte de energía eléctrica u otra causa de fuerza mayor, por lo cual sea imposible utilizar el equipo técnico, la inspección deberá efectuarse manualmente a la totalidad del equipaje y a los pasajeros en su caso. Los procedimientos específicos para este tipo de incidentes deberán estar detallados en los PSA.

## 9. PERSONAL

### 9.1 CRITERIOS DE SELECCIÓN

- a. La autoridad competente para seleccionar a los candidatos a ocupar cargos de seguridad de la aviación en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, es la GNSA en coordinación con las JSA o SSA.
- b. La JSA o SSA designarán a la persona o personas responsables de realizar los procedimientos de reclutamiento y selección del personal, los cuales deben incluir como mínimo, el proceso de verificación de antecedentes (que consisten en verificar la identidad del solicitante, récord criminal y policiaco, récord educativo y laboral), la evaluación de la capacidad física y psicológica del solicitante. Los procedimientos específicos de reclutamiento y selección del personal de seguridad deberán figurar en el –PNISAC- de la República de Guatemala.
- c. Las cualificaciones y requisitos de idoneidad para optar a un puesto de seguridad de aviación deberán estar definidos en el PNISAC.
- d. Cuando los candidatos para ocupar plazas de seguridad hayan cumplido satisfactoriamente el proceso de reclutamiento y selección, la Gerencia de Recursos Humanos de la DGAC será la encargada de gestionar el proceso de contratación.
- e. Ningún candidato podrá recibir instrucción en seguridad de la aviación si no ha completado el proceso de reclutamiento y selección.
- f. Ninguna persona podrá aplicar controles de seguridad hasta que haya sido objeto de verificación de antecedentes y procedimientos de selección y contratación. (OACI/A-17/N-3.4.1)
- g. Las JSA y las SSA son las responsables de realizar la verificación de antecedentes de su personal de seguridad de la aviación, tanto operativo como administrativo.
- h. Las JSA y las SSA, son responsables de realizar la verificación de antecedentes del personal asignado a la GNSA, lo cual incluye, Inspectores Nacionales en seguridad de la aviación, Instructores Nacionales en Seguridad de la Aviación y su personal administrativo.
- i. El personal que presta servicios a los explotadores de aeronaves, explotadores terrestres, agente acreditado, empresas de seguridad privada, empresas de aprovisionamiento y/o arrendatarios de aeropuerto que tengan bajo su administración zonas de seguridad de uso exclusivo y que tengan acceso a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos o aeródromos de la República de Guatemala o que participan en la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación, deberán ser objeto de un proceso de selección y verificación de antecedentes, ya sea que dicho personal sea contratado a nombre propio o por un tercero. Para el efecto, se deberán conservar los expedientes del personal donde conste el cumplimiento de estos requisitos para que puedan ser

consultados por la autoridad correspondiente al momento de realizarse alguna actividad de vigilancia.

## 9.2 INSTRUCCION

- a. La GNSA será responsable de la preparación y ejecución de un Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de Aviación Civil –PNISAC- para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del presente programa. El PNISAC estará diseñado para garantizar la eficacia del presente programa. (OACI/A-17/N-3.1.6)
- b. EL PNISAC será elaborado y revisado por el DNISAC, autorizado por la GNSA y aprobado por el Director General de la DGAC para su implementación.
- c. El PNISAC se deberá elaborar con base a la plantilla modelo que figura en el apéndice número 07 del presente programa.
- d. La GNSA se asegurará que haya un número suficiente de instructores en seguridad de la aviación, los cuales deben estar debidamente instruidos, cualificados y certificados para impartir los cursos en esta materia. La GNSA deberá promover ante la autoridad correspondiente la capacitación constante de los instructores.
- e. La GNSA a través del DNISAC creará e implantará programas de instrucción en concordancia con el presente programa. (OACI/A-17/N-3.1.7)
- f. El DNISAC se asegurará que las personas que aplican controles de seguridad, posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC. Para cumplir esta disposición, el DNISAC se asegurará que la instrucción sea impartida por instructores debidamente capacitados, cualificados y certificados. (OACI/A-17/N-3.4.2)
- g. La DGAC deberá proporcionar instalaciones y recursos necesarios para que los entes encargados de la instrucción de seguridad de la aviación civil, cumplan eficientemente con sus responsabilidades.
- h. Las JSA o SSA de cada aeropuerto se asegurarán que su personal de seguridad se encuentre debidamente instruido antes de realizar funciones de seguridad de la aviación. Asimismo, las JSA o SSA son responsables de cumplir bajo los parámetros establecidos en el PNISAC, el desarrollo del proceso de instrucción en el puesto de trabajo –OJT-, el cual será supervisado por el DNISAC y sujeto a vigilancia por el DNCC-AVSEC.
- i. El personal asignado a la GNSA, JSA o SSA que desempeñe tareas administrativas, deberá recibir como mínimo instrucción del curso básico de seguridad de la aviación, aunque no esté sujeto a certificación.
- j. Las JSA de cada aeropuerto deberán asegurarse que el personal se encuentre debidamente instruido en forma periódica en los plazos que determine el PNISAC; para este efecto, las JSA deberán mantener un registro de instrucción



interno, para programar y tener disponible a su personal que requiera dicha instrucción. (OACI/A-17/N-3.4.2)

- k. Las JSA o SSA solicitarán a la GNSA para que su personal reciba instrucción ya sea inicial, periódica o de otra naturaleza en los momentos y plazos que lo requieran.
- l. La GNSA a través del DNISAC deberá evaluar a todo el personal instruido para garantizar el cumplimiento de las normas de actuación y que los niveles de competencia se hayan adquirido. (OACI/A-17/N-3.4.2)
- m. La GNSA por medio del DNISAC mantendrá actualizado registros físicos y digitales del personal instruido en todas sus categorías y en todos los tipos de instrucción impartidos, tanto iniciales, periódicas o de otra naturaleza. (OACI/A-17/N-3.4.2)
- n. Todos los explotadores de aeronaves, agentes acreditados y entidades privadas que realizan funciones de seguridad de la aviación deben elaborar un programa de instrucción interno, el cual será revisado por el DNO-AVSEC y aprobado por la GNSA. Este programa de instrucción deberá ser elaborado con base en la plantilla modelo establecida en el PNISAC.
- o. Todo el personal de explotadores de aeronaves, terrestres, empresas de seguridad privada, agentes acreditados para el manejo de la carga aérea y/o arrendatarios que administran zonas de seguridad de uso exclusivo y que realicen funciones de seguridad de la aviación, deberán haber sido instruidos en esta materia, antes de realizar dichas funciones. Los programas de instrucción interno deberán satisfacer los niveles de competencia requeridos de acuerdo a las actividades y labores que efectuará este personal.
- p. Solamente instructores debidamente capacitados, cualificados y certificados por la autoridad competente, podrán impartir instrucción en seguridad de la aviación, a todo el personal de las entidades privadas que apliquen controles de seguridad.
- q. Todas las entidades privadas que impartan cursos de instrucción en seguridad de la aviación, mantendrán registros físicos y digitales de todo el personal instruido.
- r. Para garantizar el cumplimiento del presente programa y del PNISAC, las entidades privadas quedarán sujetas a supervisión y vigilancia por parte del DNISAC y el DNCC-AVSEC respectivamente en los procesos de selección e instrucción del personal de seguridad de la aviación de las mismas.
- s. Las JSA de cada aeropuerto deberán cerciorarse que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del presente programa, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica -, reciba instrucción inicial y periódica de concienciación en materia de seguridad de la aviación civil bajo los parámetros establecidos en el PNISAC y los PSA de cada aeropuerto. Este tipo de instrucción deberá ser impartida por instructores debidamente calificados y

certificados por la autoridad competente. Las JSA deberán mantener registros apropiados de la instrucción impartida a todo el personal mencionado.

- t. La GNSA es responsable de coordinar el intercambio de información con la OACI y otros Estados contratantes, cuando sea necesario, para la elaboración de programas de instrucción en seguridad de la aviación.

### 9.3 CERTIFICACION

- a. El DNC-AVSEC deberá elaborar e implementar un programa nacional de certificación AVSEC, en donde se regulen todos los procesos de certificación, recertificación y descertificación del personal de seguridad de aviación civil, explotadores de aeronaves, terrestres, agente acreditado y personal de empresas de seguridad privada que efectúen labores de seguridad de la aviación
- b. El ente encargado para desarrollar el proceso de certificación o recertificación conforme a las normas del presente programa y el Programa Nacional de Certificación AVSEC es el DNC-AVSEC.
- c. Todas las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección deben ser objeto de certificación de conformidad con los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Certificación AVSEC y del presente programa, a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación. (OACI/A-17/N-3.4.3)
- d. La GNSA a través del DNC-AVSEC creará e implantará un sistema de certificación de instructores en seguridad de la aviación. (OACI/A-17/N-3.1.7)
- e. Los requisitos del personal que requiere certificación para desempeñar funciones de seguridad de la aviación están descritos en el programa nacional de certificación AVSEC.
- f. Las JSA o SSA deberán solicitar por escrito ante el DNC-AVSEC, la certificación de su personal de seguridad, cuando éstos hayan cumplido con los criterios de selección e instrucción (en aula y en el puesto de trabajo –OJT-) y los demás requisitos establecidos en el presente programa y el PNISAC.
- g. Cada entidad privada deberá solicitar por escrito ante el DNC-AVSEC la certificación de su personal de seguridad, cuando éstos hayan cumplido con los criterios de selección e instrucción (en aula y en el puesto de trabajo –OJT-) y los demás requisitos establecidos en el presente programa y el PNISAC.
- h. La GNSA por medio del DNC-AVSEC certificará, recertificará y descertificará a los instructores e inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil de acuerdo a los parámetros establecidos en el presente programa, el PNISAC y el programa nacional de certificación AVSEC.
- i. La GNSA por medio del DNC-AVSEC certificará, recertificará y descertificará al personal de seguridad asignado a las JSA o SSA de acuerdo a los parámetros establecidos en el presente programa, el PNISAC y el programa nacional de certificación AVSEC.

- u. La GNSA por medio del DNC-AVSEC certificará, recertificará y descertificará a los instructores y personal de seguridad de las entidades privadas que realicen funciones de seguridad de la aviación civil, de acuerdo a los parámetros establecidos en el presente programa, el PNISAC y el programa nacional de certificación AVSEC.
- v. Todas las certificaciones emitidas por el DNC-AVSEC tendrán una vigencia de 24 meses contados a partir de la fecha de su expedición.

Planeacion Estrategica -DGAC- PNSAC-6-2017-5

## 10. GESTION DE LA RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA

### 10.1 GENERALIDADES

- a. Las JSA o SSA, los órganos administrativos de gobierno, los organismos encargados de hacer cumplir la Ley, las fuerzas armadas, los explotadores de aeronaves, las administraciones de aeropuertos y los arrendatarios, tienen la responsabilidad de preparar planes de contingencia, dar instrucciones al personal, instalar sistemas de comunicación e impartir instrucción, a fin de estar preparados para responder a actos de interferencia ilícita que ocurran en la República de Guatemala y puedan afectar la seguridad de la aviación civil en el territorio.
- b. La República de Guatemala por medio del presente programa y los planes de contingencia de aeropuertos, aplicará las medidas apropiadas, cuando exista información fiable que indique que una aeronave puede 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. (OACI/A-17/N-5.1.1)
- c. Las JSA o SSA para cumplir con los objetivos primordiales de la seguridad de la aviación, debe tener en cuenta que en toda gestión de respuesta a actos de interferencia ilícita se debe garantizar en primer lugar, la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras esta se encuentre en tierra en el territorio de la República de Guatemala, hasta que puedan continuar su viaje. (OACI/A-17/N-5.2.1)
- d. Para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social en conjunto con los diferentes cuerpos de bomberos del país serán los responsables de suministrar los recursos médicos y sociales que pudieran ser requeridos.

### 10.2 RESPONSABILIDADES

- a. La República de Guatemala a través de la DGAC 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 por parte de la autoridad competente. (OACI/A-17/N-5.1.4)
- b. Las JSA o SSA elaborarán y aplicarán los planes de contingencia aeroportuarios, para dar respuesta a las tentativas y a los actos de interferencia ilícita y coordinará con los organismos de seguridad del Estado, explotadores de aeronaves, las administraciones de los aeropuertos y otras entidades la aplicación de los mismos.
- c. En los Planes de Contingencia de Aeropuertos deberán establecerse las responsabilidades de los organismos que participan en la respuesta de un acto de interferencia ilícita, las autoridades policiales y militares, los explotadores de

aeronaves y las administraciones aeroportuarias, los servicios de tránsito aéreo y otros.

d. Las entidades que intervendrán y que tendrán responsabilidades para la respuesta en un acto de interferencia ilícita son:

- 1) Las JSA o SSA
- 2) Ministerio de Gobernación
- 3) Policía Nacional Civil
- 4) Ministerio de la Defensa Nacional
- 5) Explotadores de aeronaves
- 6) Explotadores Terrestres
- 7) Empresas de Seguridad Privada en Aeropuertos o Aeródromos.
- 8) Servicio Extinción de Incendios -SEI-
- 9) Administraciones de Aeropuertos
- 10) Servicios de Búsqueda y Salvamento -SAR-
- 11) Servicios de Tránsito Aéreo
- 12) Centro de Operaciones de Emergencia -COE-
- 13) Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social
- 14) Cuerpos de Bomberos Municipales y Voluntarios
- 15) Otros entes que se consideren apropiados en el Plan de Contingencia

e. Todas las instituciones involucradas en la respuesta y comportamiento ante un acto de interferencia ilícita, aplicarán las medidas de respuesta establecidas en los planes de contingencia.

### 10.3 MEDIDAS INICIALES

- a. Cuando la República de Guatemala reciba información fiable de que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, las JSA o SSA deberán asegurarse que se inspeccione la aeronave en búsqueda de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Las JSA o SSA deben notificar previamente al explotador que se va a realizar la inspección, aplicándose las medidas de alerta que se indican en el plan de contingencia. (OACI/A-17/N-5.1.2)
- b. Todas las amenazas comunicadas por teléfono, por escrito o por otros medios de comunicación, indicando que un acto de interferencia ilícita ocurrirá en un aeropuerto o aeronave en tierra o en aire, deben considerarse como serias y reales hasta que se determine lo contrario.
- c. El procedimiento que habrá de adoptarse, incluirá la difusión del mensaje a todos los interesados, de conformidad con el correspondiente plan de contingencia, la

evaluación del mensaje y un acuerdo sobre un plan de acción entre los interesados.

- d. La entidad que reciba esa notificación, es responsable de compilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente. Para el efecto véase el numeral 4.4 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 al presente programa el cual contiene un modelo de formulario de informe de amenaza de bomba.
- e. Antes de adoptar nuevas medidas, debe evaluarse clara y lógicamente la información sobre las pruebas disponibles. En los planes de contingencia de aeropuertos debe definirse a la persona y/o entidad responsable de llevar a cabo esta evaluación, en coordinación con la entidad o persona que haya recibido la información y cualquier otra parte interesada, tal como un explotador de aeronaves o jefaturas de seguridad de aeropuerto. Al llevar a cabo una evaluación, deberá utilizarse la identificación positiva del objetivo para clasificar la amenaza como “específica”, “no específica” o “falsa”.
- f. En el contexto de notificaciones de incidentes, la identificación positiva del objetivo, exige que la notificación tenga referencias específicas al objetivo en cuestión (en el caso de una aeronave, mencionando el número de vuelo, la hora de salida o el lugar en que se encuentra en el momento de la notificación) e incluir otros datos concretos que den credibilidad positiva a la notificación.
- g. El criterio para determinar si existe identificación positiva del objetivo, es estrictamente confidencial, cuyos detalles conoce la DGAC.
- h. Una vez que se ha realizado la evaluación, se difundirá a todos los interesados y las nuevas medidas se adoptarán de conformidad con el respectivo plan de contingencia.
- i. Si existe una sospecha fundada de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita:
  - 1) Las JSA o SSA notificarán lo más rápidamente posible a las autoridades nacionales competentes y al explotador de aeronaves.
  - 2) Los servicios de tránsito aéreo serán responsables de 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.
  - 3) Si la aeronave se encuentra en tierra se tomarán medidas apropiadas para proteger a la aeronave según lo dispuesto en el plan de contingencia de aeropuerto. En este caso, el personal de seguridad de aviación del aeropuerto o aeródromo serán responsables de proteger la aeronave y/o de efectuar una inspección de seguridad de la aeronave.

#### 10.4 REGISTRO DE AERONAVES EN CIRCUNSTANCIAS DE AMENAZAS GRAVES:

- a. Con respecto a los vuelos que se consideren bajo mayor amenaza, los explotadores de aeronaves adoptarán medidas apropiadas para asegurarse de que los pasajeros que desembarcan en los vuelos de tránsito no dejen objetos a bordo.
- b. Cuando el explotador de aeronaves reciba cualquier tipo de amenaza con respecto a alguna de sus aeronaves, deberá notificar en la forma más inmediata a la GNSA, a través de las JSA o SSA, quienes tomarán las acciones inmediatas para analizar, investigar, evaluar la amenaza y de ser necesario coordinar con los cuerpos especializados en explosivos (División de Investigación Unidad de Explosivos de la PNC, o sección de explosivos del Cuerpo de Ingenieros del Ejército), quienes aplicarán las medidas de seguridad correspondientes del Plan de Contingencia de Aeropuerto. Si se confirma la amenaza, se deberá proceder de inmediato conforme a las responsabilidades asignadas en el plan de contingencia (evacuación de pasajeros, el aislamiento de la aeronave, inspección de seguridad de la aeronave, etc.)
- c. Si la amenaza se realiza cuando la aeronave está en vuelo, el comandante de la aeronave evaluará la situación, tomará la acción que a su criterio sea la más adecuada y comunicará a los servicios de tránsito aéreo correspondientes y en el próximo aterrizaje se realizará la inspección de seguridad de la aeronave. Este procedimiento deberá estar establecido en los PSE.
- d. Las inspecciones de seguridad de aeronaves en estos casos se realizarán por el personal de seguridad de la aviación del aeropuerto.

#### 10.5 PUESTO AISLADO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

- a. Cada aeropuerto, de acuerdo a sus posibilidades físicas, dispondrá de un puesto aislado de estacionamiento de aeronaves, para su ubicación en caso se sospeche o se haya recibido información que es objeto de un acto de interferencia ilícita.
- b. Las JSA y SSA deberán hacer constar en los PSA y Planes de Contingencia de los Aeropuertos, donde están ubicados estos puestos de aislamiento, lo cual será del conocimiento de las dependencias que requieran conocer de dicha ubicación.

#### 10.6 MANDO

- a. La responsabilidad del mando ejecutivo de la respuesta a un acto de interferencia ilícita que ocurra en la República de Guatemala, corresponde al presidente de la República, con la asesoría del Consejo Nacional de Seguridad y la participación de los titulares del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b. En caso de que el presidente de la República se encuentre ausente, el mando corresponderá al vicepresidente de la República.

- c. El mando ejecutivo encargado de dar respuesta a un acto de interferencia ilícita que ocurra en la República de Guatemala, tiene la siguiente responsabilidad:
- 1) Determinación de la política
  - 2) Análisis de la situación a medida que evoluciona
  - 3) Evaluación del efecto de la implementación de la política
  - 4) Dirección de las estrategias a ser utilizadas
- d. El mando de las operaciones de respuesta cuando se considere la posibilidad de un acto de interferencia ilícita, le corresponderá al coordinador del Centro de Operaciones de Emergencia –COE-. Al confirmar o verificar que en efecto se trata de un acto real de interferencia ilícita, el Gerente de Seguridad del Aeropuerto será el Coordinador del Centro de Control de Incidentes –CCI- y mantendrá comunicación con la GNSA. La GNSA en este caso mantendrá comunicación con el mando ejecutivo.
- e. El mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita que suceda en la República de Guatemala, tiene las responsabilidades descritas en el Programa de Contingencia de Aeropuerto, entre las cuales figuran las siguientes:
- 1) Determinar el mando operacional.
  - 2) Recabar la información necesaria para que el jefe del centro de control de incidentes –CCI-, pueda tomar las decisiones correctas.
  - 3) Debe contar con los siguientes grupos:
    - a) Grupo de Operaciones
    - b) Grupo Administrativo
    - c) Grupo de Apoyo Táctico
- f. Con relación a un acto de interferencia ilícita relacionado con una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta está a cargo de:
- 1) **La DGAC**, por medio de la GNSA quien será informado por el CCI, a través del Jefe de Seguridad del aeropuerto o aeródromo, mientras la aeronave está en el aire o en rodaje, después de aterrizar, hasta que la aeronave se detiene, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje antes del despegue, hasta que la aeronave abandona el espacio aéreo de la República de Guatemala.
  - 2) **El Coordinador del Centro de Control de Incidentes –CCI-**, mantendrá comunicación directa con la GNSA y de acuerdo al desarrollo de la situación, con el mando ejecutivo, desde el momento en que la aeronave se detiene después de aterrizar, hasta que concluya el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje antes de despegar.



## 10.7 CONTROL

- a. Cuando se reciba la notificación de un acto de interferencia ilícita, la DGAC a través de la GNSA, es responsable de activar el Centro de Control de Incidentes –CCI-, y de adoptar nuevas medidas según se indica en el plan de contingencia respectivo.
- b. Las medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes, serán las más importantes ante cualquier otra medida, cuando una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita, hasta el momento en que la aeronave pueda continuar su viaje. Dichas medidas de seguridad deberán estar reflejadas en los Planes de Contingencia correspondientes.
- c. Cuando se reciba una notificación de que un acto de interferencia ilícita está ocurriendo en un aeropuerto de la República de Guatemala o afectando a una aeronave en vuelo, la DGAC, es responsable de poner en actividad el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y la GNSA adoptará nuevas medidas, tales como la activación del CCI de acuerdo con el plan de contingencia de aeropuerto correspondiente.
- d. Todos los organismos que tengan responsabilidades para poner en actividad los centros de operaciones de emergencia y centro de control de incidentes, deben asegurarse que dichos centros están bien implementados y sometidos a prueba y que el equipo de comunicación de los mismos esté en buenas condiciones.

## 10.8 PROVISIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

- a. En caso de que una aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito, ingrese en el espacio aéreo de la República de Guatemala, el correspondiente centro de control de tránsito aéreo, debe prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo, incluyendo la ayuda para la navegación aérea, teniendo presente la posibilidad de un descenso de emergencia, adoptando todas las medidas apropiadas para acelerar la realización de todas las fases del vuelo, inclusive la autorización para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias. (OACI/A-17/N-5.2.3)
- b. Al aterrizar, la aeronave debe ser dirigida al puesto aislado de estacionamiento de aeronaves y toda nueva medida debe adoptarse de acuerdo con el respectivo plan de contingencia de aeropuerto.
- c. Se adoptarán todas las medidas posibles para asegurarse que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito, que haya aterrizado en el territorio nacional, se retenga en tierra, a menos que su partida sea necesaria debido a la necesidad primordial de proteger vidas humanas; sin embargo, es necesario que en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. La República de Guatemala también reconocerá la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre Guatemala y el Estado del explotador de dicha aeronave, y de la notificación de Guatemala a los Estados de destino supuesto o declarado. (OACI/A-17/N-5.2.4)

- d. En caso que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita pase por el espacio aéreo de la República de Guatemala, el correspondiente centro de control de tránsito aéreo, recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y deberá prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo mientras permanezca en el espacio aéreo del mismo. El centro de control de tránsito aéreo, transmitirá toda la información pertinente a las dependencias de servicios de tránsito aéreo de otros Estados involucrados, inclusive a las del aeropuerto con destino conocido o supuesto, de manera que puedan adoptarse medidas de protección oportuna y apropiada en ruta y en el destino conocido, probable o posible de la aeronave. (OACI/A-17/N-5.2.2)
- e. El centro de control de tránsito aéreo tendrá copia del presente programa y de los planes de contingencia correspondientes para efectos de su conocimiento y socialización.
- f. Las medidas y procedimientos que se adopten para mantener en tierra a una aeronave sometida a un apoderamiento ilícito, estarán establecidas en los Planes de Contingencia de Aeropuertos.
- g. La GNSA, es la entidad responsable de decidir si una aeronave objeto de un apoderamiento ilícito, permanece en tierra o es autorizada para despegar, sin embargo, serán necesarias las coordinaciones previas con el mando ejecutivo y las autoridades del Estado del explotador de aeronaves, antes de tomar dicha decisión.

#### 10.9 APOYO DE ESPECIALISTAS

- a. La DGAC se asegurará que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para apoyar cuando existan posibilidades que pueda suceder o suceda un acto de interferencia ilícita en la aviación civil. (OACI/A-17/N-5.1.5)
- b. Dentro de los elementos especializados durante la respuesta a un acto de interferencia ilícita relacionado con aeronaves o aeropuertos internacionales en la República de Guatemala, deben incluirse:
  - 1) Especialistas en Aeropuertos
  - 2) Especialistas de Líneas Aéreas
  - 3) Entidades Gubernamentales competentes del Estado de Guatemala.
  - 4) Otros Especialistas que se requieran a solicitud
- c. La DGAC en coordinación con la GNSA solicitará al Ministerio de Defensa por medio de la Fuerza Aérea, Grupo Especial de Intervención y Rescate, unidades de Seguridad Ciudadana y otras unidades especializadas. Asimismo, coordinará con la División de Investigación y Desactivación de Armas y Explosivos de la Policía Nacional Civil, Ministerio de Salud Pública y Asistencia social, Ministerio Publico, Ministerio de Relaciones Exteriores, Cruz Roja Guatemalteca, Operadores Afectados y otras instituciones que pudieren coadyuvar para dar

respuesta a un acto de interferencia ilícita y utilizar cuando sea necesario unidades especializadas de antiterrorismo, unidades de reacción, negociadores de rehenes de la Policía Nacional Civil, intérpretes proporcionados por el Ministerio de Relaciones Exteriores y otras especialidades. El tiempo de desplazamiento de las unidades mencionadas anteriormente, al momento de ser notificadas de una posibilidad de que pueda suceder o suceda un acto de interferencia ilícita en la aviación civil en los aeropuertos, debe estar reflejado en los PSA y Planes de Contingencia de Aeropuertos.

- d. Las JSA o SSA, en coordinación con los organismos de seguridad del Estado, se asegurarán 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. (OACI/A-17/N-5.1.3)
- e. La División de Investigación y Desactivación de Armas y Explosivos de la Policía Nacional Civil es el ente encargado de investigar, volver inofensivos y/o eliminar los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos. Las disposiciones para este tipo de procedimiento se describen en los PSA y/o planes de Contingencia de Aeropuertos. (OACI/A-17/N-5.1.3)

#### 10.10 MEDIOS DE COMUNICACIÓN

- a. La entidad responsable de difundir información a la prensa, es específicamente la DGAC, a través de su vocero u otra persona nombrada para esta función, en las instalaciones que la autoridad designe. Cuando la autoridad competente de seguridad de la aviación civil, proporcione información para ser difundida por los medios de comunicación, lo efectuará con cautela. En particular, deberá evitarse divulgar lo siguiente:
  - 1) Los métodos empleados por los delincuentes
  - 2) Los medios utilizados para planear y cometer tales delitos
  - 3) Los detalles de las medidas aplicadas por el Estado para impedir los actos de interferencia ilícita
- b. Durante un acto de interferencia ilícita, todo el personal de seguridad de la aviación y en general, el personal de aeropuertos, deberá abstenerse a proporcionar información a los medios de comunicación y toda solicitud de información será dirigida al portavoz designado. De esta manera, podrá difundirse información controlada y precisa.

#### 10.11 NOTIFICACIÓN

- a. En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita en la República de Guatemala, es responsabilidad de la –DGAC- transmitir toda la información pertinente a los Estados afectados y a la OACI, tal y como lo indica el punto 10.11.1 y 10.12 del presente programa.

### 10.11.1 NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A LOS ESTADOS

- a. Cuando en la República de Guatemala haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, se notificará de dicho aterrizaje por el medio de comunicación más rápido y disponible a los siguientes: (OACI/A-17/N-5.2.5)
- 1) Al Estado de matrícula de la aeronave
  - 2) Al Estado del explotador de aeronaves
  - 3) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones
  - 4) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes
  - 5) Cada Estado de cuyos orígenes de los ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave
  - 6) A la OACI

### 10.12 NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A LA OACI

- a. Cuando la República de Guatemala sea afectada por un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, la autoridad competente de seguridad de la aviación civil, la GNSA, preparará y enviará a la OACI, toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible, una vez resuelto el caso, de la siguiente manera: (OACI/A-17/N-5.3.1)
- 1) **Informe preliminar sobre un acto de interferencia ilícita.** Este informe se enviará a la OACI dentro de los treinta (30) días posteriores al suceso, en idioma español. (Ver apéndice número 02 del presente Programa).
  - 2) **Informe final sobre un acto de interferencia ilícita.** Este informe se enviará a la OACI dentro de los sesenta (60) días posteriores al suceso, en idioma español. (Ver apéndice número 02 del presente programa).
  - 3) La dirección la sede de OACI, es:  
**999 University Street, Montréal,  
Quebec, Canada H3C 5H7**  
[www.icao.int](http://www.icao.int)
  - 4) Se enviará una copia del informe a la Oficina Regional de OACI en México en la siguiente dirección:  
**Presidente Masaryk 29, Piso 3  
Colonia Chapultepec Morales  
C.P. 11570 Ciudad de México**  
[icaonacc@mexico.icao.int](mailto:icaonacc@mexico.icao.int)

## 11. CONTROL DE CALIDAD

### 11.1 GENERALIDADES

- a. El DNCC-AVSEC, es el ente encargado de aplicar las medidas de control de calidad mediante técnicas y actividades de vigilancia, empleadas para evaluar el sistema de seguridad de la aviación civil de la República de Guatemala y cuando corresponda, corregir las deficiencias detectadas. El alcance y competencia de las actividades de vigilancia de este Departamento, afectará a los Aeropuertos , aeródromos, explotadores de aeronaves y terrestres (empresas de seguridad privada, almacenamiento, transporte, agente acreditado, expedidores reconocidos, empresas de abastecimiento de combustible, aprovisionamiento de a bordo (catering), arrendatarios de zonas de seguridad de uso exclusivo, tiendas libres de impuestos y otros comercio), , aviación general de la República de Guatemala y otras entidades que de conformidad con el presente programa estén sujetas a vigilancia.
- b. La GNSA a través del DNCC-AVSEC elaborará, aplicará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil –PNCCSAC- para normar y fiscalizar el cumplimiento del presente programa y validar su eficacia. (OACI/A-17/N-3.4.4)
- c. El PNCCSAC debe estar orientado a asegurar la aplicación de las medidas de seguridad de aviación civil por parte de las entidades sujetas a vigilancia para determinar el cumplimiento del presente programa y validar su eficacia. Para el efecto, el PNCCSAC podrá elaborarse tomando como referencia la plantilla modelo descrita en el apéndice número 06 del presente programa. (OACI/ A-17/ N-3.4.4)
- d. El PNCCSAC será elaborado y revisado por el DNCC-AVSEC, autorizado por la GNSA, y aprobado por el Director General de la DGAC para su implementación.
- e. Para verificar el cumplimiento del presente programa y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia, el DNCC-AVSEC deberá realizar auditorías, pruebas, investigaciones, estudios e inspecciones de seguridad en forma periódica. (OACI/A-17/N-3.4.6)
- f. La GNSA se asegurará que los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil, estén debidamente capacitados y actualizados en temas de seguridad de la aviación civil, para el mejor desempeño de sus labores, de acuerdo a lo contemplado en el artículo 8 segundo párrafo inciso a) de la Ley de Aviación Civil, decreto 93-2000 del Congreso de la República.
- g. Los administradores de Aeropuertos, aeródromos, explotadores de aeronaves y terrestres (empresas de seguridad privada, almacenamiento, transporte, abastecedores de combustible, aprovisionamiento de a bordo (catering), concesionarios de zonas de seguridad de uso exclusivo), agente acreditado, y aviación general de la República de Guatemala y otras entidades que de conformidad con el presente programa estén sujetas a vigilancia, deberán permitir que los inspectores nacionales circulen y/o permanezcan dentro de sus

instalaciones, aeronaves, inclusive zonas de seguridad restringida en forma irrestricta, en funciones de sus cargos.

- h. El DNCC-AVSEC se asegurará que la aplicación de medidas de seguridad, esté sujeta a verificaciones periódicas del cumplimiento del presente programa. El DNCC-AVSEC determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo. Esta evaluación de riesgo será llevada a cabo por la GNSA en coordinación con los organismos del sistema nacional de inteligencia del Estado conformada por la Secretaría de Inteligencia Estratégica del Estado, Dirección General de Inteligencia Civil -DIGICI- y la Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional. (OACI/A-17/N-3.4.5)
- i. Cuando la República de Guatemala, sea afectada por un acto de interferencia ilícita, la GNSA reevaluará los controles y procedimientos de seguridad y oportunamente adoptará las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos. La GNSA informará a la OACI acerca de tales medidas. (OACI/A-17/N-3.4.8)
- j. El DNCC-AVSEC asegurará que la gestión, la fijación de prioridades y la organización del PNCCSAC se lleven a cabo en forma independiente de las entidades y personas responsables de aplicar las medidas adoptadas en el marco del PNSAC y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia. (OACI/A-17/N-3.4.7)
- k. Los Inspectores Nacionales en Seguridad de la Aviación Civil que realicen las auditorías, pruebas, investigaciones, estudios e inspecciones de seguridad, deberán estar capacitados, certificados y acreditados, para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el presente programa. Los aspirantes a inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil, deberán someterse al proceso de selección, instrucción y certificación establecido en el PNISAC para obtener su acreditación. (OACI/A-17/N-3.4.7 a))
- l. De conformidad con la Ley de Aviación Civil, decreto 93-2000 del Congreso de la República (artículo 7 literal g), la DGAC podrá delegar en su personal e Inspectores funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la función de vigilancia. En el ejercicio de estas funciones que les confiere la ley, los inspectores nacionales de seguridad de la aviación, ante una violación a las normas y regulaciones de seguridad, que pudieren facilitar o de indicio al cometimiento de un acto de interferencia ilícita, podrán ordenar las acciones correctivas inmediatas para proteger la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra y público en general, debiendo notificarse en informe detallado a donde corresponda. (OACI/A-17/N-3.4.7(b))
- m. El DNCC-AVSEC establecerá un proceso para analizar la información sobre seguridad de la aviación, proveniente de fuentes externas al sistema de control de calidad, a fin de complementar la totalidad del proceso de control de calidad y obtener un panorama más preciso de la aplicación de medidas de seguridad de la aviación. Tales fuentes de información, procederán de los informes voluntarios de los pasajeros, miembros de tripulación y personal en tierra

depositados en los buzones de sugerencias ubicados en los aeropuertos y en la página oficial de la DGAC en el sitio WEB [www.dgac.gob.gt](http://www.dgac.gob.gt) y los correos electrónicos [calidad.avsec@dgac.gob.gt](mailto:calidad.avsec@dgac.gob.gt) y [dnccguat@gmail.com](mailto:dnccguat@gmail.com). Se establecerá un procedimiento en el PNCC para recopilar dicha información y transmitirla confidencialmente a una persona designada por la GNSA. (OACI/A-17/N-3.4.7(c))

- n. El PNCCSAC deberá comprender un proceso para registrar y analizar los resultados de la aplicación del mismo, para contribuir al desarrollo y ejecución eficaz del presente programa, incluida la identificación de las causas y los tipos de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida. (OACI/A-17/N-3.4.7 (d))
- o. El DNCC-AVSEC será el responsable de la fiscalización del desarrollo de los procedimientos de certificación, recertificación y descertificación del personal de instructores en seguridad de la aviación civil y del personal que aplica controles de seguridad de la aviación civil. (OACI/A-17/N-3.4.2)

## 12. AJUSTE DEL PROGRAMA Y PLANES DE CONTINGENCIA

- a. La República de Guatemala a través de las autoridades de seguridad de la aviación civil y de seguridad del Estado, evaluarán constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en el territorio nacional y su espacio aéreo y establecerán y aplicarán políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de este programa, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación civil, realizada en coordinación con los siguientes organismos del Sistema Nacional de Inteligencia: (OACI/A-17/N-3.1.3 enmienda 15)

- 1) Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado
- 2) Dirección General de Inteligencia Civil –DIGICI-
- 3) Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional
- 4) Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación -GNSA-

La política y procedimientos para evaluar constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en el territorio y espacio aéreo guatemalteco figura en el apéndice 04 del presente programa.

- b. La GNSA a través de la aplicación de las normas de seguridad de la aviación civil y del presente programa, asegurará que se proteja la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal en 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 permita dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad. (OACI/A-17/N-2.1.3)
- c. La República de Guatemala, a través de la GNSA, deberá ajustar rápidamente las disposiciones y medidas del presente programa, para responder al nivel de la amenaza dirigida contra objetivos de la aviación civil o por cualquier otra razón, a fin de responder eficazmente a los cambios de las circunstancias, evaluación y difusión de la información pertinente sobre la amenaza a la aviación civil.
- d. Las medidas y los procedimientos de seguridad, son flexibles y se adaptarán a las amenazas, cuyas características e intensidad son variables. Por lo tanto, el programa nacional prevé mecanismos para efectuar una evaluación equilibrada y rápida de las amenazas, así como llegar a un acuerdo sobre las medidas de protección necesarias, y asegurar que tales medidas se apliquen eficazmente y a tiempo.
- e. Los elementos del presente programa deben ajustarse en relación con la amenaza. Asimismo, deben incluirse en los planes de contingencia de aeropuertos los pormenores relativos a las medidas de seguridad de la aviación que se instituirán en respuesta a diferentes amenazas, como, por ejemplo:
- 1) Amenaza de bomba en vuelo y en tierra
  - 2) Apoderamiento ilícito de aeronave en tierra o en vuelo.
  - 3) Toma de rehenes dentro de la aeronave.
  - 4) Toma de rehenes en las instalaciones aeroportuarias



- 5) Control de Muchedumbre (manifestaciones).
  - 6) Sabotajes tales como cortes de servicios de energía eléctrica u otros.
- f. Los Planes de Contingencia de aeropuertos deberán establecer los tiempos mínimos de llegada de todas las personas o entidades que intervienen en la respuesta de acuerdo a los recursos disponibles.

## 12.1 GENERALIDADES

- a. La recopilación y evaluación rápida y continua de la información relativa a la amenaza y la transmisión de dicha información a las autoridades competentes, son esenciales para mantener un programa eficaz de seguridad de la aviación. Con base al nivel de amenaza que existe en el territorio, y tomando en cuenta la situación internacional, la República de Guatemala ajustará los elementos pertinentes del presente programa. Se otorgará la debida consideración a la confidencialidad de la información relativa a amenazas y al mecanismo de recopilación de la misma.

## 12.2 RESPONSABILIDADES

- a. La GNSA es responsable de coordinar con las instituciones del sistema nacional de inteligencia para la recopilación y el cotejo de la información sobre amenazas pertinentes para la aviación civil, incluida, entre otras cosas, información sobre grupos terroristas nacionales e internacionales, grupos violentos con motivaciones políticas y elementos criminales y otros.

### 12.2.1 EVALUACION DE LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS

- a. Los organismos del sistema nacional de inteligencia del Estado serán responsables de la evaluación de la información sobre amenazas en cuanto a posibles ataques contra los intereses de la aviación civil.

### 12.2.2 DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZA

- a. Los organismos del sistema nacional de inteligencia de la República de Guatemala son responsables de expedir oportunamente a las autoridades de aviación civil, evaluaciones pertinentes de amenazas. La difusión de dicha información se llevará a cabo mediante métodos y procedimientos de dichos entes de inteligencia, a manera que se garantice la confidencialidad de dicha información.

### 12.2.3 RESPUESTA A LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS Y AJUSTE DEL PROGRAMA

- a. En respuesta a información concreta recibida, respecto a una posible amenaza a los intereses de la aviación civil, la GNSA asumirá la principal responsabilidad de evaluar dicha amenaza dirigida contra objetivos vulnerables de la aviación y de asegurarse de que los aeropuertos, explotadores y otras autoridades pertinentes adopten medidas apropiadas para hacer frente a la amenaza. El procedimiento de información de difusión sobre amenazas a la aviación a los aeropuertos, explotadores y

demás entes pertinentes, se encuentra descrito en el apéndice 13 del presente programa.

- b. Se responderá a un aumento general del nivel de la amenaza dirigida contra la aviación civil, reforzando globalmente las medidas de seguridad de la aviación por todo el sistema de aviación, según lo especificado en los planes de contingencia de aeropuertos.
- c. Se hará frente a las amenazas dirigidas contra objetivos concretos de la aviación (aeronaves, explotador de aeronaves, instalaciones aeroportuarias, etc.) aplicando medidas concretas, según lo especificado en los planes de contingencia de aeropuertos.

#### 12.2.4 NIVELES DE AMENAZA

- a. La República de Guatemala considera los siguientes niveles de amenaza en las operaciones aeroportuarias:

COLOR	DESCRIPCIÓN	ACCIÓN
AMARILLA	<p><b>AMENAZA MODERADA</b></p> <p>Un aviso que quizás no identifique el objetivo o un grupo concreto de objetivos, o que de cualquier otro modo no sea creíble.</p>	<p>Se activará cuando se reciben informes de la posible ocurrencia de un acto de interferencia ilícita o se han recibido amenazas imprecisas; el ente encargado, la JSA y/o SSA procederán a verificar sin alterar las funciones normales del aeropuerto.</p> <p>Las actuales contramedidas anulan la amenaza. No son necesarias otras precauciones.</p>
NARANJA	<p><b>AMENAZA SERIA</b></p> <p>Un aviso que puede estar relacionado con uno o más objetivos, pero dudándose de que sea creíble o que las contramedidas vigentes sean eficaces.</p>	<p>Esto puede implicar un peligro y hacer necesario el aumento de las contramedidas</p> <p>Las JSA o SSA aumentará las contramedidas correspondientes en función a la amenaza.</p>
ROJA	<p><b>AMENAZA ESPECÍFICA</b></p> <p>Un aviso específico de que la amenaza es de una índole que permite identificar un objetivo concreto, o cuando el que ha llamado se ha identificado positivamente a sí mismo o a la organización implicada y se juzga que su amenaza es creíble.</p>	<p>Probablemente implica un peligro para personas, bienes o actividades comerciales y, por consiguiente, es imprescindible la aplicación de contramedidas.</p> <p>Se deben adoptar todas las contramedidas necesarias</p> <p>Cuando los informes de inteligencia son confirmados de un acto de interferencia ilícita real, el cual se está llevando a cabo o está en proceso, contra una aeronave, pasajeros o instalaciones aeroportuarias. Las JSA o SSA establecerán las contramedidas correspondientes en función de la amenaza.</p>

- b. Las contramedidas para cada uno de los distintos niveles de amenaza están establecidas en el apéndice 10 del presente programa.

### 12.2.5 EXAMENES DE INCIDENTES

- a. La GNSA, después de ocurrido un acto de interferencia ilícita, examinará y analizará todo lo sucedido, involucrando a todos los participantes en las actividades de seguridad de la aviación civil, a fin de determinar la eficacia de las medidas y procedimientos de seguridad que figuran en el presente programa, en los planes de contingencia y programas de seguridad de aeropuerto y se adopten las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, con el fin de evitar la repetición de los hechos. La GNSA deberá notificar a la OACI, lo antes posible, acerca de toda medida tomada por el Estado para corregir una deficiencia. (OACI/A-17/N-3.4.8)
- b. La GNSA pondrá al alcance de todas las entidades participantes en las actividades de seguridad de la aviación civil los resultados de este examen y análisis, junto con las recomendaciones que surgieren para efectuar mejoras de carácter general y corregir todas las deficiencias observadas.
- c. Después del examen y análisis, la GNSA deberá realizar, o disponer que se lleve a cabo, una crítica global del suceso, en la que deberían participar los Jefes de Seguridad de Aeropuerto y de los explotadores de aeronaves, los miembros del CNSAC y CSA, comités de seguridad y otras personas que puedan tener un interés oficial. Dicha crítica debe tener por objeto compartir la experiencia con quienes no hayan participado directamente, de modo que puedan beneficiarse de las misma y estar mejor preparados para hacer frente a sucesos futuros en los que sea necesario actuar.
- d. Los resultados del examen y análisis serán enviados a la OACI según lo establecido en el numeral 10.12 literal a. inciso 1), 2), 3) y 4) del presente programa.

### 12.3 EJERCICIOS DE SEGURIDAD

- a. Los ejercicios de seguridad son formas de instrucción conjunta extremadamente útiles para determinar la eficacia de las medidas de seguridad y de los planes de contingencia, por lo que se llevarán a cabo regularmente en los aeropuertos internacionales de la República de Guatemala. Los ejercicios de seguridad tienen como objetivo cerciorarse que el plan de contingencia es adecuado para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.
- b. Los ejercicios de seguridad serán planificados, organizados, coordinados y desarrollados por las JSA con el involucramiento de todas las entidades y dependencias que deban participar en el plan de contingencia (administraciones de aeropuertos, explotadores de aeronaves, explotadores terrestres, servicios de emergencia, Policía Nacional Civil, etc.)
- c. Se elaborará una programación sobre los ejercicios de seguridad, indicando el acto de interferencia ilícita simulado, logística y desarrollo de los mismos.

- d. Las JSA deberán realizar ejercicios de seguridad generales por lo menos cada dos años; los ejercicios de seguridad periódicos de menor escala o de mesa, deberán realizarse por lo menos cada año.
- e. Cada JSA o SSA deberán asignar por lo menos dos puestos aislados de estacionamiento de aeronaves en caso de actos de interferencia ilícita, los cuales deberán ser determinados por estas autoridades y la Administración Aeroportuaria y deberán estar descritos en los PSA y planes de contingencia.
- f. Al finalizar un ejercicio o simulacro, se debe realizar un análisis de lo sucedido, para resaltar las deficiencias y efectuar los ajustes pertinentes en los programas de contingencia con el fin de corregir dichas fallas en un periodo no mayor de 60 días.
- g. Todos los ejercicios de seguridad serán evaluados por personal seleccionado que forme parte del comité de seguridad de los aeropuertos, designado para dichas funciones.

### 13. FINANCIACION DE LA SEGURIDAD

- a. La DGAC, proveerá los recursos humanos, financieros, materiales y equipos suficientes para la ejecución del PNCCSAC, incluyendo recursos para su gestión y administración, así como para la realización, para la aplicación efectiva del presente programa. De esta manera se podrá garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra y público en general en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala contra los actos de interferencia ilícita.

## **14. ANEXOS**

Forman parte íntegra del presente Programa los siguientes anexos:

### **14.1 ANEXO 1, MANUAL DE GUIAS Y PROCEDIMIENTOS**

### **14.2 ANEXO 2, LISTA DE DISTRIBUCION DEL PNSAC**

**15. APENDICES:**

a. El presente Programa Nacional, tendrá como apéndices al mismo los siguientes:

- APENDICE 1:** Lista de Convenios Internacionales sobre seguridad de aviación civil ratificados por Guatemala
- APENDICE 2:** Formulario de Reporte a la OACI de un Acto de Interferencia Ilícita
- APENDICE 3:** Lista de Personas y Vehículos Exentos de Inspección
- APENDICE 4:** Metodología de la Gestión de Análisis de Riesgo de Seguridad de la Aviación Civil para las Operaciones Nacionales e Internacionales
- APENDICE 5:** Organigrama de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil de Guatemala.
- APENDICE 6:** Plantilla Modelo Para la Elaboración del Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil - PNCCSAC-
- APENDICE 7:** Plantilla Modelo Para la elaboración del Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil -PNISAC-
- APENDICE 8:** Procedimiento para Notificar a la OACI la Designación de la Autoridad Competente a Nivel Nacional en Seguridad de la Aviación
- APENDICE 9:** Plantilla Modelo Sobre Acuerdos Bilaterales
- APENDICE 10:** Contramedidas de Seguridad a Nivel Nacional para contrarrestar amenazas

- APENDICE 11:** Referencia Cruzada Entre las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo 17 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación
- APENDICE 12:** Procedimiento para la Coordinación entre la OACI y la Autoridad Competente en Materia de Seguridad de la Aviación Civil, para la Publicación y Notificación de Diferencias.
- APENDICE 13:** Procedimiento para Difundir Nueva Inteligencia o Información Sobre el Nivel de Amenaza a las Operaciones de Aviación Civil.
- APENDICE 14:** Procedimiento de la República de Guatemala para Compartir Información Sobre Amenazas que se Relacione con los Intereses de Seguridad de la Aviación de Otros Estados
- APENDICE 15:** Procedimiento Para Aprobar Programas Nacionales, Manuales, Programas de Seguridad de Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves, Servicios Terrestres, Agentes Acreditados y Otras Entidades Involucradas que Participen en la Aplicación de las Medidas de Seguridad de la Aviación Civil.



**APENDICE 01. LISTA DE CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL RATIFICADOS POR GUATEMALA**

ENTIDAD	DOCUMENTO
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Doc. 7300/8). Ratificado por Guatemala el 28 de abril de 1947.
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Doc. 8364). Ratificado por Guatemala el 17 de noviembre de 1970.
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc. 8920). Ratificado por Guatemala el 16 de mayo de 1979.
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc. 8966). Ratificado por Guatemala el 19 de octubre de 1978.
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional complementario del Convenio de Montreal firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Doc. 9518). Ratificado por Guatemala el 11 de octubre de 1994.
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Doc. 9571). Ratificado por Guatemala el 26 de noviembre de 1997.

**APENDICE 02. FORMULARIO DE REPORTE A LA OACI DE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA**



LA INFORMACIÓN QUE SE PROPORCIONA EN ESTE INFORME ES RESTRINGIDA Y NO SE REVELARÁ A PERSONAS NO AUTORIZADAS

**INFORME PRELIMINAR**  **FINAL**  (Indique con ✓)

**SOBRE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA**

Número de expediente: .....

Fecha del informe: .....  
[Día/mes/año]

EL INFORME PRELIMINAR SE DEBE COMPLETAR Y REMITIR A LA OACI EN UN PLAZO DE 30 DÍAS A PARTIR DEL SUCESO

Requisitos de notificación estipulados en el Anexo 17, en el Artículo 11 del Convenio de La Haya (Doc 8920) o en el Artículo 13 del Convenio de Montreal (Doc 8966)

	Realizado	Intento
a) Acto de apoderamiento ilícito de una aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Ataque contra un aeropuerto e instalaciones de navegación aérea	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Ataque contra personas dentro de las instalaciones de la terminal de un aeropuerto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Acto de sabotaje contra una aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Ataque contra una aeronave en vuelo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Otros actos no especificados en esta lista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**PARTE I: INFORMACIÓN ACERCA DEL SUCESO**

**A. INFORMACIÓN GENERAL**

1. Estado que presenta el informe: .....
2. Fecha del suceso: .....  
[Día/mes/año]
3. Hora del suceso: .....  
[Hora local – reloj de 24 horas]
4. Duración del suceso: .....

## B. DETALLES DEL SUCESO

### 1. Información sobre el vuelo

Fecha de salida del vuelo: .....  
[Día/mes/año]

Hora de salida del vuelo: .....  
[Hora local – reloj de 24 horas]

Identificación del vuelo: .....

Tipo de aeronave: .....

Explotador: .....

Número de pasajeros: .....

Número de tripulantes: .....

Agentes de seguridad de a bordo (si los hubiere): .....

Número de perpetradores: .....

Tipo de operación (vuelo regular, chárter, etc.): .....

Aeropuerto de salida: .....  
Nombre Estado

Destino previsto: .....  
Nombre Estado

### 2. Aeronave

Estado de matrícula: .....

Número de matrícula: .....

Tipo de aeronave: .....

Aeropuerto en el que (se presume que) el artefacto o sustancia destinados a sabotaje fueron introducidos en la aeronave:

.....  
.....

### 3. Edificios o instalaciones del aeropuerto afectados: .....

.....  
.....  
.....

**C. EL SUCESO**

**1. Ubicación de la aeronave:**

- En tierra
- En vuelo

**2. Instalación terrestre:**

- En el aeropuerto
- Fuera del aeropuerto

**3. Armas/artefactos empleados**

**Descripción**

**Real Simulado**

- Arma núm. 1: .....
- Arma núm. 2: .....
- Arma núm. 3: .....
- Arma núm. 4: .....
- Arma núm. 5: .....
- Explosivos: .....
- Incendarios: .....
- Otros (describáanse): .....
- .....
- .....

**4. Comunicaciones**

**4.1 Origen de la amenaza:**

- Mensaje escrito
- Llamada telefónica
- Otros (describáanse): .....
- .....
- .....

**4.2 ¿Quién recibió la amenaza?:**

- Miembro de la tripulación
- Auxiliar de cabina
- Personal de tierra o explotador de aeronave
- Pasajero
- Otras personas (describáanse): .....
- .....
- .....

	Sí	No
4.3 ¿Se formularon exigencias concretas? (en caso afirmativo, explíquense)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....		
.....		
4.4 ¿Quién transmitió las exigencias a las autoridades de tierra?	Sí	No
El piloto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El perpetrador	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otras personas (describáanse): .....		
.....		
.....		
<b>5. Medidas para contrarrestar el hecho</b>		
	Sí	No
5.1 ¿Se intentó de algún modo poner fin a las actividades del perpetrador o perpetradores?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2 En caso afirmativo, ¿Por qué medios?		
Negociación <input type="checkbox"/> Fuerza <input type="checkbox"/> Otros medios <input type="checkbox"/>		
5.3 Resultados:		
Éxito <input type="checkbox"/> Fracaso <input type="checkbox"/>		
	Sí	No
5.4 ¿Entraron el perpetrador o los perpetradores al puesto de pilotaje?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En caso afirmativo, describáanse los hechos: .....		
.....		
.....		
	Sí	No
5.5 ¿Disponían los tripulantes de una lista de lugares que debían inspeccionar en caso de amenaza de bomba?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.6 ¿Estaban los tripulantes al tanto de los lugares en los que una bomba es menos peligrosa?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.7 Indíquese si el perpetrador o los perpetradores:		
Tenían conocimientos técnicos sobre el funcionamiento de la aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estaban familiarizados con el modelo de la aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En caso afirmativo, explíquese: .....		
.....		
.....		

**6. Desvío de la aeronave (Contéstese *únicamente* en caso de que la aeronave haya sido desviada)**

6.1 Enumérense los aeropuertos en orden cronológico:

	Aeropuerto	Estado	Fecha y hora de llegada	Fecha y hora de salida	Aterrizaje autorizado	
					Sí	No
a)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.2 ¿Había suficiente combustible para llegar a todos los puntos de destino exigidos? Especifíquense.

	Sí	No
a) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese: .....

.....

.....

6.3 ¿Tenía la tripulación los mapas necesarios para llegar a dichos puntos? Enumérense.

	Sí	No
a) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese: .....

.....

.....

6.4 ¿Se permitió que algún pasajero abandonara la aeronave en alguno de los aeropuertos anteriores? Enumérense los aeropuertos por orden cronológico:

Aeropuerto	Sí	No
a) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese: .....

.....

.....

6.5 ¿Se tomaron medidas en alguno de los aeropuertos anteriores para resolver la situación? Enumérense los aeropuertos:

Aeropuerto	Sí	No
a) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese: .....

.....

.....

6.6 ¿Se realizaron operaciones de mantenimiento en algunos de los aeropuertos anteriores? Enumérense los aeropuertos:

Aeropuerto	Sí	No
a) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

En caso afirmativo, explíquese: .....

.....

.....

**D. PERPETRADORES** (si son más de tres, utilícense hojas adicionales)

Número total: .....

1. Nombre: .....(hombre/mujer)

Alias: .....

Fecha de nacimiento: ..... Lugar de nacimiento: ..... Nacionalidad: .....  
[Día/mes/año]

Aeropuerto de embarque: .....  
Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

.....  
.....

2. Nombre: .....(hombre/mujer)

Alias: .....

Fecha de nacimiento: ..... Lugar de nacimiento: ..... Nacionalidad: .....  
[Día/mes/año]

Aeropuerto de embarque: .....  
Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

.....  
.....

3. Nombre: .....(hombre/mujer)

Alias: .....

Fecha de nacimiento: ..... Lugar de nacimiento: ..... Nacionalidad: .....  
[Día/mes/año]

Aeropuerto de embarque: .....  
Nombre Estado

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave/instalación aeroportuaria?

.....  
.....



<b>E. SEGURIDAD DE AEROPUERTO</b>		Sí	No
1.	¿Existe un programa de seguridad de aeropuerto en el lugar en que el perpetrador o los perpetradores se embarcaron en la aeronave?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	¿Se prevé en el programa de seguridad la protección de la parte aeronáutica (valladas, guardias, portones cerrados, patrullas, sistemas de identificación, etc.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	¿Se examinan periódicamente las tarjetas de identidad expedidas al personal de tierra y de los servicios auxiliares?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Inspección de los pasajeros y tripulantes y del equipaje de cabina:		
a)	¿Se somete a inspección a todos los pasajeros y equipaje de mano para todos los vuelos internacionales?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	¿Se somete a inspección a todos los pasajeros y equipaje de mano para todos los vuelos interiores?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	¿Se somete a todos los tripulantes a un control de seguridad?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	¿Se somete a nueva inspección a todos los pasajeros y equipaje de mano ya registrados antes de subir a bordo si se mezclan o ponen en contacto con otras personas que no han sido inspeccionadas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	Métodos de inspección utilizados:		
	Plan de puerta de acceso (acceso directo a las aeronaves)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Plan de zona de espera estéril (sala de espera para embarcar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Plan de salón principal estéril	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.	Sistema de control de seguridad utilizado:		
	Detector de metales:		
	De pórtico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Manual	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rayos X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inspección física	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Otros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Sí	No
7. ¿Se habían hecho recientemente ensayos con distintos objetos para comprobar el funcionamiento de los detectores de metales y los aparatos de rayos X?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. ¿Se ha entrenado regularmente al personal de seguridad que utiliza los detectores de metales y los aparatos de rayos X?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Identificación del equipaje:		
a) ¿Se comprueba si cada una de las piezas de equipaje cargadas en la aeronave pertenece a alguno de los pasajeros que se han presentado para el embarque?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) ¿Comprende el procedimiento mencionado en a) a los pasajeros de transferencia y a sus equipajes facturados que deben transbordarse de una línea aérea a otra?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Indíquese si el perpetrador o los perpetradores eludieron las medidas de seguridad existentes recurriendo a:		
La fuerza <input type="checkbox"/>		
Otros medios <input type="checkbox"/>		
Describase brevemente: .....		
.....		
.....		
11. ¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptado o se prevé adoptar para evitar que el hecho se repita?		
.....		
.....		
.....		

**F. TERMINACIÓN DEL SUCESO**

1. Funciones del encargado de las negociaciones (explíquese si estaba autorizado para tomar decisiones o si no era más que un intermediario): .....

.....

2. Aeropuerto/aeronave

Número de personas afectadas:

Muertos

Lesionados

Tripulantes

.....

.....

Pasajeros

.....

.....

Perpetrador(es)

.....

.....

Otros

.....

.....

3. Circunstancias en que se produjeron las muertes o lesiones: .....

.....

.....

.....

.....

4. Daños a la aeronave y las instalaciones y servicios del aeropuerto (breve descripción en la que se incluye el costo de los daños, el tiempo perdido y los vuelos afectados): .....

.....

.....

.....

5. Proporcione toda otra información pertinente sobre la forma en que se pudieron eludir los procedimientos de seguridad durante este suceso:

.....

.....

.....

.....

**PARTE II: INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA LIBERAR A LOS PASAJEROS Y A LA TRIPULACIÓN Y, SI PROCEDE, PARA DEVOLVER LA AERONAVE**

1. Medidas adoptadas para liberar a los pasajeros y a la tripulación:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2. Medidas adoptadas para facilitar la continuación del viaje, lo antes posible, a los pasajeros y a la tripulación:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

3. Medidas adoptadas para devolver la aeronave y su carga, lo antes posible, a los titulares de su legítima posesión:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**PARTE III: INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS EN RELACIÓN  
CON EL PERPETRADOR O LOS PERPETRADORES**

1. Medidas adoptadas por las autoridades competentes para proceder a la detención del perpetrador o los perpetradores o para asegurarse de que no se evadan:

.....

.....

.....

.....

2. Medidas para iniciar el procedimiento de extradición o someter el caso a las autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento; resultados de los procedimientos iniciados (si aún no se han obtenido resultados, envíese la información al respecto en cuanto sea posible):

.....

.....

.....

.....

**PARTE IV: INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA SUBSANAR  
LOS PUNTOS DÉBILES Y PARA EVITAR QUE VUELVAN A PRODUCIRSE ACTOS  
DE INTERFERENCIA ILÍCITA, COMO SE DETALLA EN LA NORMA 3.4.8 DEL ANEXO 17**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**PARTE V: TODA OTRA INFORMACIÓN PERTINENTE**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....  
Nombre

.....  
Cargo

.....  
Departamento

**APENDICE 03. LISTA DE PERSONAS Y VEHICULOS EXENTAS DE INSPECCIÓN**

No.	PERSONAJE	OBSERVACION
1	Presidente de la República de Guatemala y su comitiva	Están exentos los vehículos donde son transportados
2	Primera Dama de la Nación y su comitiva	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva.
3	Vicepresidente de la República y su comitiva	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva.
4	Presidente del poder Legislativo.	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva
5	Presidente del poder Judicial.	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva
6	Presidentes y la Realeza de otros Estados y su comitiva.	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva
7	Jefes de misiones diplomáticas.	De visita oficial en Guatemala, previa información a la Secretaria de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, quien deberá comunicárselo a las GNSA de la DGAC de Guatemala. Aplica a los vehículos de la comitiva.
8	Director General de la DGAC	En cumplimiento de sus funciones. Aplica también a sus vehículos institucionales.
9	Gerente Nacional de Seguridad de la Aviación	En cumplimiento de sus funciones. Aplica también a sus vehículos institucionales.
10	Jefes de Seguridad de Aeropuertos (DGAC)	En cumplimiento de sus funciones. Aplica también a sus vehículos institucionales.
11	Servicio de extinción de incendios (SEI).	En cumplimiento de sus funciones Aplica también a sus vehículos institucionales.
12	Policía Nacional Civil (PNC), incluyendo a investigadores asignados a la Embajada de los Estados Unidos de América	Asignados a los aeropuertos en cumplimiento de sus funciones Aplica también a sus vehículos institucionales
13	Inspectores Nacionales de Control de Calidad AVSEC	En cumplimiento de sus funciones como Inspectores Nacionales AVSEC
14	Personal de Inteligencia Militar (Ministerio de la Defensa)	Asignados a los aeropuertos en cumplimiento de sus funciones
15	Fiscales del Ministerio Público (MP)	En cumplimiento de sus funciones

		Aplica también a sus vehículos institucionales.
--	--	---



## APENDICE 04. METODOLOGIA DE LA GESTIÓN DE ANÁLISIS DE RIESGO DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL PARA LAS OPERACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES

### 1. AMENAZAS Y GESTIÓN DE RIESGOS

#### 1.1. INTRODUCCIÓN

- a. El Anexo 17 exige a los Estados que evalúen constantemente la naturaleza de la amenaza para las operaciones de la aviación civil en su territorio y ajusten en consecuencia los aspectos pertinentes de su PNSAC. Las expresiones “evaluación del riesgo” y “evaluación del riesgo de seguridad” aparecen en diversas normas del Anexo 17.
- b. Esto pone de relieve que las normas y métodos recomendados (SARP’s) del Anexo 17 representan el nivel por debajo del cual no puede permitirse que caiga la seguridad de la aviación internacional; sin embargo, puesto que los SARP’s pueden quedar a la zaga del riesgo planteado por una amenaza puntual a la que pretenden responder, para su evaluación del riesgo, se debe valer de una metodología sólida y una comprensión del riesgo que se funde en datos empíricos, particularmente en los casos en que los SARP’s del Anexo 17 prescriben en forma puntual una evaluación del riesgo. La evaluación del riesgo debe reexaminarse periódicamente para mantenerla actualizada y para que sea precisa y completa en todo momento. La evaluación del riesgo deberá realizarse cada año, cuando suceda un acto de interferencia ilícita o cuando el nivel de amenaza o alerta aumente.
- c. Una de las tareas más difíciles para los profesionales en seguridad de la aviación es diseñar un plan de seguridad eficaz que se corresponda con los riesgos que entraña una amenaza a la aviación civil. La individualización precisa de las amenazas debería ser la primera etapa del proceso.
- d. En este apéndice se describe un método de evaluación del riesgo, que también incluye un mapa del proceso. Este método debería ayudar a las autoridades correspondientes a efectuar su propia evaluación del riesgo implícito en posibles o probables inquietudes y amenazas de forma lógica, consecuyente y clara.
- e. Es la misma metodología que se aplica en la elaboración de la Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación de la OACI, que sirve como instrumento para efectuar evaluaciones de riesgo a partir de datos empíricos y modificar las posibles medidas de atenuación que se pueden aplicar para formular un programa de seguridad que se base en el riesgo.
- f. Está fuera de discusión que la responsabilidad de evaluar la índole y el grado de las amenazas contra la aviación civil es la DGAC a través de la GNSA en coordinación con otras autoridades estatales, como el sistema nacional de inteligencia de la República de Guatemala, conformada por la Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado, quien lo coordina, la Dirección de Inteligencia Civil del Ministerio de Gobernación, la Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional del Ministerio de la Defensa Nacional. Por consiguiente, estos textos de orientación se proporcionan principalmente para ayudar a cumplir los requisitos del Anexo 17 si no se dispone de ningún otro proceso de evaluación de amenazas y riesgos para la aviación civil. La autoridad correspondiente que

tenga a su cargo evaluar las amenazas y los riesgos debería considerar la conveniencia de adaptar este modelo, según sea necesario, para hacerlo corresponder a las circunstancias particulares del Estado.

## 2. OBJETIVO

Este procedimiento de Evaluación de la Amenaza y Riesgo, tiene como objetivo evaluar las amenazas a nivel nacional e internacional y las vulnerabilidades de los diferentes aeropuertos del país, así como también el nivel de riesgo que pueda existir en el momento, contribuyendo al fortalecimiento los procesos operacionales en las Terminales Aeroportuarias.

## 3. OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN DE LAS FUENTES

- a. Para la obtención de las informaciones con las diferentes fuentes, se realizarán a través de la GNSA, el mismo coordinará con las entidades que conforman el sistema nacional de inteligencia los cuales son:
  - 1) Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado, quien lo coordina.
  - 2) Dirección de Inteligencia Civil del Ministerio de Gobernación
  - 3) Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional del Ministerio de la Defensa Nacional.

## 4. MÉTODO Y PROCESO DE EVALUACIÓN DE RIESGOS

- a. El proceso de evaluación de riesgos que se describe en este apéndice puede compararse a las buenas prácticas actuales que se aplican en los sistemas de gestión del riesgo, las que se han adaptado para que respondan a la problemática específica que plantea la amenaza del terrorismo.
- b. El proceso de evaluación de riesgos comprende tres elementos:
  - 1) El análisis de las amenazas verosímiles, las probabilidades y las consecuencias;
  - 2) La determinación del riesgo residual; y
  - 3) La formulación de recomendaciones para profundizar la labor en la individualización de los riesgos y su posible atenuación.
- c. Los componentes clave de la evaluación de riesgos son:
  - 1) **Escenario de amenaza** – identificación y descripción de un ataque verosímil que comprende un objetivo (una terminal o infraestructura aeroportuaria, una aeronave, etc.), los medios y métodos para llevar a cabo el ataque [por ej., un artefacto explosivo improvisado (IED) y el autor (un miembro del público y/o un elemento interno)
  - 2) **Probabilidad de un ataque** – la probabilidad o posibilidad de que se produzca el atentado, sobre la base de las intenciones y capacidades del terrorista, pero SIN tener en cuenta las medidas de seguridad en vigor.

- 3) **Consecuencias** – la naturaleza y magnitud de las consecuencias del ataque específico en términos humanos, económicos, políticos y de imagen en el peor de los casos razonablemente posible;
  - 4) **Medidas de atenuación actuales** – los SARP’s pertinentes (que pueden o no estar todos en el Anexo 17 y que se supone que normalmente se aplican con eficacia; cuando este claramente no sea el caso el riesgo residual será mayor), los PNSAC, PSA y demás factores que puedan contribuir a reducir la amenaza. Se da por supuesto que ninguna amenaza puede atenuarse totalmente;
  - 5) **Vulnerabilidad residual** – la magnitud de las vulnerabilidades que persisten una vez que se han tomado en cuenta las medidas de atenuación en vigor;
  - 6) **Riesgo residual** – el riesgo general que persiste, suponiendo que estén en aplicación las medidas de atenuación existentes, teniendo en cuenta la probabilidad de las amenazas y sus consecuencias; y
  - 7) **Atenuación adicional posible** – medidas individualizadas que se pueden aplicar para atenuar aún más los riesgos residuales si fuera necesario.
- d. Es importante que la evaluación de riesgos identifique cuidadosamente los escenarios posibles o en potencia, considerando cada forma de amenaza específica y minuciosamente. Las amenazas podrían estar dirigidas a determinados aeropuertos, terminales o infraestructuras de aviación, como depósitos de combustible, instalaciones de control del tránsito aéreo o equipo de navegación, así como aeronaves en las diferentes modalidades de aviación, como la aviación general, de pasajeros y exclusivamente de carga. También deben evaluarse los posibles medios y métodos con los que podría llevarse a cabo el atentado. Esto incluiría la forma en que puede construirse u ocultarse un arma o artefacto explosivo; los medios para trasladarlo (por ej., que lo lleve una persona o se transporte en un vehículo) y quién lo podría hacer (por ej., un miembro del personal, un pasajero o una persona del público); cómo podría ocultarse el arma o artefacto y cómo se lo podría activar o usar para llevar a cabo un acto de interferencia ilícita.
- e. La probabilidad, las consecuencias y la vulnerabilidad pueden calificarse aplicando una escala de cinco puntos que va de ALTA a BAJA. El significado general de las calificaciones para cada caso se presenta a continuación.

- 1) Con respecto a la probabilidad:
  - a) ALTA significa que se trata de un escenario muy creíble, con antecedentes de un ataque del mismo tipo cometido en años recientes o pruebas significativas de capacidad, intención y planificación;
  - b) MEDIA-ALTA significa un escenario claramente creíble, con antecedentes relativamente recientes o pruebas de una primera etapa de planificación de ataque o reconocimiento hostil;
  - c) MEDIA significa un escenario esencialmente creíble, con indicios de intención y capacidad y posiblemente algunos antecedentes, pero sin pruebas de que se está planificando un ataque;
  - d) MEDIA-BAJA significa un escenario respecto del cual no hay antecedentes o los hay pero no son recientes, pero sí existe evidencia de intención, aunque con un método que aparentemente no está suficientemente

desarrollado para un escenario de ataque certero o que probablemente ha sido remplazado por otras formas de ataque; y

- e) BAJA significa un escenario teóricamente creíble, pero sin antecedentes ni indicios de ataque o de planes de ataque, y una intención teórica para la que no se observa capacidad.
- 2) Para las consecuencias, las calificaciones significan que en el peor escenario realista pueden esperarse consecuencias como las que se indican a continuación.

**Tabla de consecuencias para cada categoría de probabilidad**

<b>Consecuencias</b>			
<b>Probabilidad</b>	<b>Humanas</b>	<b>Económicas</b>	<b>Otras</b>
ALTA	Cientos de muertos	Miles de millones de dólares	Perturbación grave del servicio y de la confianza en el sistema de la aviación
MEDIA-ALTA	Algunas, pero no todas las consecuencias que se indican antes para ALTA		
MEDIA	Decenas de muertos	Decenas o cientos de millones de dólares	Perturbación importante del servicio y de la confianza en el sistema de la aviación
MEDIA-BAJA	Algunas, pero no todas las consecuencias que se indican antes para MEDIA		
BAJA	Posiblemente algunos muertos y heridos	Algún tipo de repercusión económica	Alguna perturbación del servicio y de la confianza en el sistema de la aviación

**Matriz de consecuencias para cada categoría de probabilidad**

Consecuencias potenciales del suceso (CRITICIDAD)					PROBABILIDAD de que ocurra				
Clasificación	Consecuencias	Humanas	Económicas	Otras	(1) B	(2) MB	(3) M	(4) MA	(5) A
1	Baja	Posiblemente algunas muertes y lesiones	Algún impacto económico	Algunas consecuencias en los servicios y la reputación del sistema de aviación	1	2	3	4	5
2	Media-Baja	Algunas pero no todas las consecuencias de la categoría MEDIANA			2	4	6	8	10
3	Mediana	Decenas de muertes	Decenas o cientos de millones de dólares	Perturbación considerable de los servicios y de la confianza en el sistema de aviación	3	6	9	12	15
4	Media-Alta	Algunas pero no todas las consecuencias de la categoría ALTA			4	8	12	16	20
5	Alta	Cientos de muertes	Miles de millones de dólares	Perturbación severa de los servicios y de la confianza en el sistema de aviación	5	10	15	20	25

1-6	Poca amenaza – procedimientos ordinarios – se puede tolerar con medidas mínimas o ninguna medida.
7-12	Media amenaza – requiere medidas de la administración para enfrentarlo con contramedidas.
13+	Alta amenaza – requiere medidas inmediatas: contramedidas especiales o procedimientos de emergencia.

3) Con respecto a la vulnerabilidad:

Archivo: AVSEC /NORMAS Y PROCEDIMIENTOS/ AVSEC-NP-001-2013 Anexo 1 a la RAC-17: Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la República de Guatemala. –PNSAC–.	ULTIMA ACTUALIZACIÓN: 07/09/2017 Reedición	Página 157
--	--	------------

- a) ALTA significa que no hay medidas de atenuación de aplicación general, ya sea porque el Anexo 17 no establece el requisito o porque no existen medidas realistas que sean eficaces;
- b) MEDIA-ALTA significa que la atenuación tiene un alcance limitado y que restan áreas y aspectos importantes del riesgo que no están previstos en ningún requisito del Anexo 17, los PNSAC o PSA ni ninguna medida de aplicación general;
- c) MEDIA significa que se está en presencia de características de vulnerabilidad MEDIA-ALTA y MEDIA BAJA;
- d) MEDIA-BAJA significa que, en términos generales, se cuenta con medidas de atenuación, pero es posible que no hayan alcanzado madurez o sean sólo parcialmente eficaces. Sería el caso, por ejemplo, si ya se aplican los requisitos generales nacionales para todas las áreas y aspectos, pero aún existe margen para seguir profundizándolos o para mejorar su aplicación; y
- e) BAJA significa que el Anexo 17, el PNSAC y/o el PSA contiene requisitos claros y existen medidas de atenuación generalizadas que en general se consideran eficaces.
- f) A cada escenario posible individualizado se le asigna un valor de riesgo residual sobre una escala de cinco puntos que surge de combinar las calificaciones determinadas de probabilidad, consecuencias y vulnerabilidad.
- g) Cada calificación permite ordenar los escenarios de amenaza siguiendo una escala de cinco puntos en función del riesgo residual. Esta clasificación relativa, que no es una ciencia exacta por cuanto supone en alguna medida el ejercicio del criterio, es resultado de un análisis consensual realizado a partir de la información disponible en el momento.
- h) Las clasificaciones finales deberían nutrir el proceso de definición de políticas. Las circunstancias locales difieren y los Estados al evaluar la situación de riesgo nacional deberían tener en cuenta todos los riesgos verosímiles.
- i) Asimismo, los diferentes elementos de la evaluación del riesgo pueden evolucionar con el correr del tiempo, por ejemplo, si cambian las características de la amenaza o si se aplican nuevas medidas de atenuación y en consecuencia es importante reexaminar periódicamente las evaluaciones.
- j) La matriz de consecuencias para cada categoría de probabilidad ilustra el proceso de evaluación de amenazas y riesgos, que se inicia con la individualización de la amenaza y la posterior determinación del riesgo residual vinculado. A continuación, se procede a diseñar y llevar a la práctica las medidas de atenuación correspondientes para hacer que el riesgo residual disminuya hasta un nivel aceptable. El proceso llega a su fin cuando se lleva a un nivel aceptable el riesgo que se vincula con una amenaza en particular y para el cual se pusieron en práctica nuevas medidas, para volver a comenzar si se produce un cambio en alguno de los aspectos del análisis.

## 5. LA AMENAZA INTERNA

- a. En la elaboración de la Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación, de la OACI no se consideró como categoría separada la vulnerabilidad planteada por el elemento interno; más bien se lo incorporó en el análisis de cada categoría de amenaza. Se deben proceder de manera similar al efectuar las propias evaluaciones del riesgo para la seguridad. Por ejemplo, al considerar una categoría de amenaza como sería un IED que una persona lleva consigo para atentar contra una aeronave, el analista debería considerar en forma separada el supuesto de un IED que un pasajero lleva consigo para atentar contra una aeronave y un IED que sea ingresado por un miembro de la tripulación o del personal con el fin de usarlo para atentar contra una aeronave. Es fácil ver cómo difiere el riesgo que entraña una amenaza en particular cuando quien la ingresa es un elemento interno, ya sea un miembro del personal del transportista o un pasajero. Por ejemplo:
- b. La vulnerabilidad que se vincula con el elemento interno podría considerarse más grave si dicho elemento tiene acceso a todas las capas de seguridad, algo que le está vedado al pasajero;
- c. La probabilidad que se asocia con el elemento interno podría ser mayor si se considera que dicho elemento cuenta con más oportunidades que el pasajero;
- d. Las consecuencias de una amenaza que se asocia con el elemento interno podrían ser mayores si dicho elemento tiene acceso para penetrar más profundamente en el sistema. Por ejemplo, un elemento interno sería capaz de montar una amenaza falsa mucho más creíble y, en consecuencia, más dañina; y
- e. Las medidas de atenuación pueden ser distintas; por ejemplo, verificaciones de antecedentes y procesos de selección del personal más rigurosos.
- f. En síntesis, como parte del método se debería considerar cada una de las funciones en el sistema para ver si ofrecen una ventaja táctica particular en relación con cada tipo de amenaza o si plantean el mismo tipo de riesgos que los pasajeros. La aplicación de esta metodología permite considerar las vulnerabilidades vinculadas con el elemento interno como parte de una evaluación integrada del riesgo.
- g. Para cada escenario de amenaza, el evaluador habrá considerado el riesgo residual y si se ha mitigado adecuadamente. Para los escenarios en los que los riesgos no han sido suficientemente mitigados, el evaluador puede proponer que se trabaje más a fin de examinar las vulnerabilidades residuales que identificó, por ejemplo, para preparar enmiendas y actualizaciones a la normativa nacional.
- h. En el caso que se desee aplicar este método en las propias evaluaciones de riesgos, cabe señalar que todo riesgo residual que se descubra debería ser analizado, y deberían aplicarse y evaluarse las medidas de seguridad adicional posibles para ver si guardan proporción con la amenaza y si son eficaces, practicables y sostenibles.
- i. En la evaluación de riesgos, se examina lo siguiente:
  - 1) El riesgo proveniente del error humano (inspector, guardias de seguridad, arrendatarios en el aeropuerto, pilotos, etc.);
  - 2) El riesgo proveniente de factores externos (vehículos, aeronaves, equipo de seguridad, etc.);

- 3) La probabilidad de causar daño a las personas;
  - 4) la probabilidad de causar daño a los bienes;
  - 5) El riesgo proveniente de otro entorno de seguridad.
- j. Los jefes de seguridad pueden realizar evaluaciones de riesgos por medio del de una entidad encargada para el efecto y deberían adoptar decisiones de conformidad con los criterios para la evaluación de riesgos.
- k. Toma de decisiones y contramedidas:
- 1) La toma de decisiones es un proceso para elaborar una estrategia a fin de mitigar o eliminar el riesgo o peligro, empleando el resultado de la evaluación de riesgos, y para establecer el plan de aplicación detallado; y
  - 2) De conformidad con los criterios para la toma de decisiones, adoptar decisiones sobre la aceptabilidad de los peligros y la aplicación de las estrategias.

VALORACIÓN DEL NIVEL DE RIESGO						
<b>AMENAZA</b>	<b>ALTA</b>	<b>MEDIANA</b> 5	<b>MEDIA ALTA</b> 10	<b>MEDIA ALTA</b> 15	<b>ALTA</b> 20	<b>ALTA</b> 25
	<b>MEDIA ALTA</b>	<b>MEDIA BAJA</b> 4	<b>MEDIANA</b> 8	<b>MEDIA ALTA</b> 12	<b>MEDIA ALTA</b> 16	<b>ALTA</b> 20
	<b>MEDIANA</b>	<b>MEDIA BAJA</b> 3	<b>MEDIANA</b> 6	<b>MEDIANA</b> 9	<b>MEDIA ALTA</b> 12	<b>MEDIA ALTA</b> 15
	<b>MEDIA BAJA</b>	<b>BAJA</b> 2	<b>MEDIA BAJA</b> 4	<b>MEDIANA</b> 6	<b>MEDIANA</b> 8	<b>MEDIA ALTA</b> 10
	<b>BAJA</b>	<b>BAJA</b> 1	<b>BAJA</b> 2	<b>MEDIA BAJA</b> 3	<b>MEDIA BAJA</b> 4	<b>MEDIANA</b> 5
		<b>BAJA</b>	<b>MEDIA BAJA</b>	<b>MEDIANA</b>	<b>MEDIA ALTA</b>	<b>ALTA</b>
<b>VULNERABILIDAD</b>						

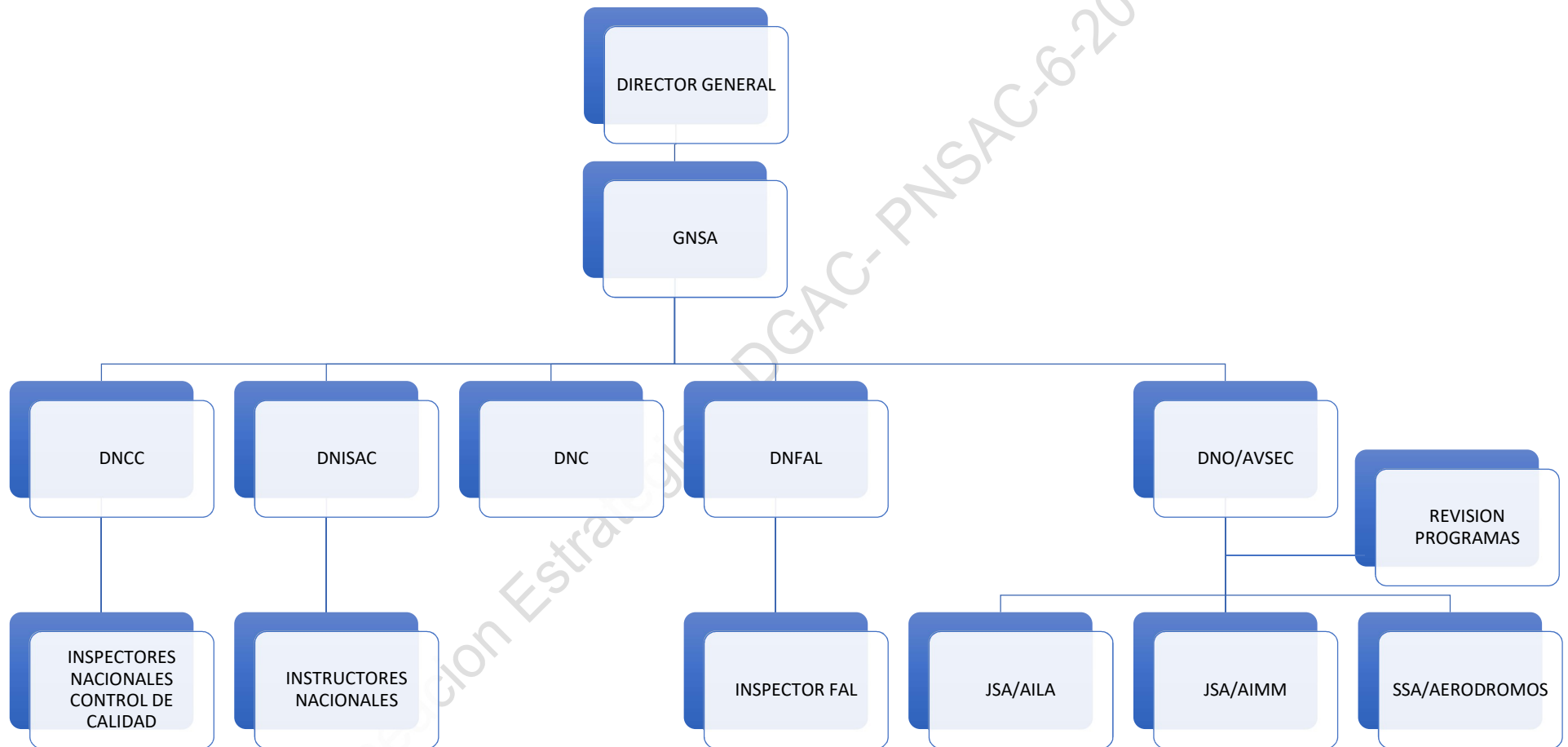
CATEGORIZACIÓN DEL NIVEL DE RIESGO			
NIVEL RIESGO		CRITERIOS PARA ACEPTABILIDAD DEL RIESGO	CRITERIOS PARA LA GESTION
<b>ALTO</b>	<b>20 - 25</b>	<b>Inaceptable</b>	debe ser eliminado o reducido a menos que riesgo moderado
<b>MEDIO ALTO</b>	<b>10- 19</b>		debe ser eliminado o reducido a menos que riesgo moderado
<b>MEDIO</b>	<b>05-09</b>	<b>Aceptable</b>	es aceptable, pero son necesarias más medidas o vigilancia



<b>MEDIA BAJA</b>	<b>03 -04</b>	
<b>BAJO</b>	<b>01 - 02</b>	no son necesarias otras medidas

- i. Cuando se establece un plan de ejecución de contramedidas, cada jefe de departamento debería tener en cuenta lo siguiente:
- 1) Causa, lugar y hora en que se materializa el riesgo;
  - 2) Método de eliminación apropiado o plan de mitigación de la causa (que incluye medidas, contramedidas y calendario);
  - 3) Factibilidad (beneficio esperado, costo, recursos disponibles, etc.);
  - 4) Nivel de riesgo y validez después de poner en práctica la contramedida; y
  - 5) Contramedida después de haberse materializado el riesgo.
- m. Cada departamento debe poner en práctica la contramedida y el plan de aplicación según se haya establecido.
- n. El jefe de seguridad ejecutivo debe supervisar la aplicación de las contramedidas y estar disponible para consultas, asesoramiento, apoyo, capacitación, etc. si es necesario.

**APENDICE 05. ORGANIGRAMA DE LA AUTORIDAD COMPETENTE EN SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL DE GUATEMALA**



## APENDICE 06. PLANTILLA MODELO PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL- PNCCSAC-

### CAPÍTULO 1. Introducción

#### 1.1 Autoridad competente para la realización de actividades de control de calidad

- 1.1.1 Autoridad
- 1.1.2 Objetivos
- 1.1.3 Gestión del programa

#### 1.2 Principios rectores

- 1.2.1 Autoridad competente
- 1.2.2 Otras entidades
- 1.2.3 Recursos humanos

#### 1.3 Instrumentos de aplicación

#### 1.4 Marco legislativo

#### 1.5 Autoridad y responsabilidad de los inspectores

#### 1.6 Código de conducta de los inspectores

#### 1.7 Divulgación de la información

- 1.7.1 Solicitudes de los medios de comunicación
- 1.7.2 Difusión pública — medidas de aplicación
- 1.7.3 Control de los registros de aplicación
- 1.7.4 Gestión de la información de seguridad de carácter confidencial

### CAPÍTULO 2. Evaluación de la seguridad aeroportuaria

#### 2.1 Auditoría/inspección de aeropuertos

##### 2.1.1 Preparación

##### 2.1.2 Evaluación del cumplimiento de los requisitos nacionales

- a) Programa de seguridad aeroportuaria (PSA)
- b) Comité de seguridad aeroportuaria
- c) Selección y contratación
- d) Instrucción del personal de seguridad de la aviación del aeropuerto
- e) Certificación
- f) Zonas de seguridad restringidas, incluidos carteles, barreras y sistemas de control del acceso
- f) Sistema de permisos de identificación para la seguridad aeroportuaria
- g) Permisos para vehículos
- h) Vehículos y suministros que se ingresan a la parte aeronáutica
- i) Movimientos de personas y vehículos

- j) Control de cerraduras y llaves
- k) Equipo de inspección de seguridad
- l) Inspección de pasajeros de origen y su equipaje de mano
- m) Inspección de pasajeros de transferencia y su equipaje de mano
- n) Inspección del equipaje de origen transportado en la bodega
- o) Inspección del equipaje de transferencia transportado en la bodega
- p) Protección de los pasajeros inspeccionados y su equipaje de mano
- q) Protección del equipaje de bodega inspeccionado o recibido al cuidado del explotador de aeronaves
- r) Protección de los pasajeros de transferencia y los movimientos de su equipaje de mano y aeropuerto de transferencia
- s) Inspección y controles de seguridad de los no pasajeros y de los elementos que llevan consigo
- t) Planos y procedimientos de contingencia
- u) Detección y eliminación de explosivos
- v) Planos de Construcción
- w) Tiendas libres de impuestos y otros comercios
- x) Medidas de Control Interno de Calidad de seguridad de la aviación

2.1.3 Conclusión de la auditoría/inspección de la seguridad aeroportuaria

## 2.2 Pruebas de la seguridad aeroportuaria

2.2.1 Preparación

2.2.2 Tipos de pruebas de seguridad

2.2.3 Conclusión de las pruebas de la seguridad aeroportuaria

## CAPÍTULO 3. Evaluación de la seguridad de los explotadores de aeronaves

### 3.1 Auditoría/inspección del explotador de aeronaves

3.1.1 Preparación

3.1.2. Evaluación del cumplimiento de los requisitos nacionales

- a) Programa de seguridad del explotador de aeronaves (PSE)
- b) Selección y contratación
- c) Instrucción en seguridad aeroportuaria
- d) Certificación
- e) Verificaciones e inspecciones de seguridad de las aeronaves
- f) Protección de las aeronaves
- g) Protección del compartimiento de la tripulación durante el vuelo
- h) Seguridad de los pasajeros y su equipaje de mano
- i) Seguridad del Equipaje de bodega
- j) Seguridad del equipaje no acompañado
- k) Seguridad del equipaje extraviado
- l) Seguridad de la carga, el correo y otros artículos
- m) Cotejo del equipaje con los pasajeros
- n) Escalas en tránsito — desembarque de pasajeros
- o) Personas bajo custodia o control administrativo y pasajeros perturbadores
- p) Portación de armas en la cabina de la aeronave
- q) Transporte de armas en la bodega de la aeronave
- r) Documentos de viaje
- s) Sistemas de información anticipada sobre los pasajeros

- t) Aprovechamiento y suministros
- u) Actividades de control interno de la calidad

3.1.3 Conclusión de la auditoría/inspección del explotador de aeronaves

3.2 Pruebas de la seguridad del explotador de aeronaves

- 3.2.1 Preparación
- 3.2.2 Tipos de pruebas de seguridad
- 3.2.3 Conclusión de las pruebas de la seguridad del explotador de aeronaves

**CAPÍTULO 4. Evaluación de la seguridad de la carga y el correo**

4.1 Auditoría/inspección de la carga y el correo

- 4.1.1 Preparación
- 4.1.2 Evaluación del cumplimiento de los requisitos nacionales

- a) Programa de Seguridad
- b) Seguridad de las instalaciones
- c) Selección y contratación
- d) Instrucción en seguridad de la aviación
- e) Certificación
- f) Controles de seguridad, incluidas las inspecciones
- g) Protección de la carga y el correo
- h) Cadena de custodia
- i) Plan de Contingencia
- j) Vigilancia y cumplimiento

4.1.3 Conclusión de la auditoría/inspección de la carga y el correo

4.2 Pruebas de la seguridad de la carga y el correo

- 4.2.1 Preparación
- 4.2.2 Tipos de pruebas de seguridad
- 4.2.3 Conclusión de las pruebas de la seguridad de la carga y correo

**CAPÍTULO 5. Evaluación de la Seguridad de Arrendatarios Aeroportuarios (Administradores de una Zona de Seguridad Restringida)**

5.1 Auditoría/inspección de las inspecciones de seguridad a Arrendatarios Aeroportuarios (Administradores de una Zona de Seguridad Restringida)

- 5.1.1 Preparación
- 5.1.2 Evaluación del cumplimiento — auditoría/inspección de Seguridad a Arrendatarios

- a) Programa de Seguridad
- b) Selección y Contratación
- c) Certificación
- d) Equipo de inspección
- e) Seguridad de las Instalaciones

- f) Control de llaves y cerraduras
- g) Zonas de seguridad Restringidas, incluidos carteles, barreras y sistemas de control de acceso
- h) Sistema de Permisos para personas
- i) Permisos para vehículos
- j) Vehículos y suministros que ingresan a la parte aeronáutica
- k) Movimiento de personas y vehículos
- l) Verificación y Precintado de vehículos
- m) Controles de seguridad, incluidas las inspecciones
- n) Planes y procedimientos de contingencia
- o) Control de Calidad Interno de la Seguridad

5.1.3 Conclusión de la auditoría/inspección de las inspecciones de seguridad

5.2 Pruebas de las inspecciones de seguridad

5.2.1 Preparación

5.2.2 Tipos de pruebas de seguridad

5.2.3 Conclusión de las pruebas de las inspecciones de seguridad

**CAPÍTULO 6. Evaluación de la seguridad de los explotadores terrestres y abastecedores de aeronaves**

6.1 Auditoría/inspección de las empresas de limpieza y abastecedores de aeronaves

6.1.1 Preparación

6.1.2 Evaluación del cumplimiento de los requisitos nacionales

- a) Medidas/programas de seguridad
- b) Selección y contratación
- c) Instrucción en seguridad de la aviación
- d) Certificación
- e) Seguridad de las instalaciones
- f) Elaboración y almacenamiento de provisiones y suministros (si aplica)
- g) Verificación y precintado de vehículos, carros y contenedores de aprovisionamiento y suministros
- h) Entrega de provisiones y suministros
- i) Recepción de provisiones y suministros
- j) Artículos para la venta a bordo
- k) Controles de Seguridad, incluidas las inspecciones
- l) Planes de Contingencia
- m) Actividades de control interno de la calidad

6.1.3 Conclusión de la auditoría/inspección de las empresas terrestres y abastecedores de aeronaves

6.2 Pruebas de la seguridad de las empresas terrestres y abastecedores de aeronaves

6.2.1 Preparación

6.2.2 Tipos de pruebas de seguridad

6.2.3 Conclusión de las pruebas de la seguridad de las empresas terrestres y abastecedores de aeronaves

## **CAPÍTULO 7. Evaluación de la seguridad de las tiendas libres de impuestos y otros comercios/arrendatarios**

### 7.1 Auditoría/inspección de las tiendas libres de impuestos y otros comercios/arrendatarios

#### 7.1.1 Preparación

#### 7.1.2 Evaluación del cumplimiento de los requisitos nacionales

- a) Tiendas libres de impuestos y otros comercios/arrendatarios
- b) Otros arrendatarios del aeropuerto
- c) Selección y contratación
- d) Instrucción en seguridad de la aviación
- e) Controles de Seguridad de los Suministros y Artículos
- f) Programa de Seguridad (si aplica)

#### 7.1.3 Conclusión de la auditoría/inspección de las tiendas libres de impuestos y otros comercios/arrendatarios

### 7.2 Pruebas de la seguridad de las tiendas libres de impuestos y otros comercios/arrendatarios

#### 7.2.1 Preparación

#### 7.2.2 Tipos de pruebas de seguridad

#### 7.2.3 Conclusión de las pruebas de la seguridad de las tiendas libres de impuestos y otros comercios/arrendatarios

## **CAPÍTULO 8. Detección e investigación de incumplimientos y medidas de aplicación**

### 8.1 Visión de conjunto

### 8.2 Detección de supuestos incumplimientos

#### 8.2.1 Auditorías de seguridad

#### 8.2.2 Inspecciones de seguridad

#### 8.2.3 Pruebas de seguridad

#### 8.2.4 Estudios de seguridad

### 8.3 Principios y filosofía de aplicación

### 8.4 Investigación

#### 8.4.1 Etapas de la investigación

#### 8.4.2 Procedimientos de investigación

### 8.5 Medidas administrativas

### 8.6 Acciones penales

### 8.7 Medidas de intervención

#### 8.7.1 Detención de una aeronave

#### 8.7.2 Retiro de una aeronave

## 8.8 Procedimientos relacionados con las medidas de aplicación

- 8.8.1 Mecanismo de multas administrativas y respuesta a la sanción monetaria
- 8.8.2 Mecanismo de aplicación de multas
- 8.8.3 Suspensión por incompetencia e incumplimiento de las condiciones
- 8.8.4 Procedimientos para la detención de una aeronave

## APÉNDICES

1. Calendario de inspecciones
2. Matriz de prioridades
3. Modelo de lista de verificación para la inspección de Seguridad
4. Formularios de actividades de control de calidad, listas de verificación y protocolos para la realización de auditorías, inspecciones, pruebas y estudios de seguridad
5. Modelos de cartas e informes
6. Listado de dispositivos de prueba aprobados
7. Código de Ética del Inspector



## APENDICE 07. PLANTILLA MODELO PARA LA ELABORACION DEL PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCION DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL –PNISAC-

### Capítulo 1. Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil

- 1.1 Objetivo
- 1.2 Alcance
- 1.3 Base jurídica
- 1.4 Definiciones
- 1.5 Organización y responsabilidades
- 1.6 Personas a las que está dirigida la instrucción

### Capítulo 2. Personal de seguridad

- 2.1 Contratación
- 2.2 Cualificaciones de los inspectores
- 2.3 Cualificaciones de los auditores e inspectores nacionales
- 2.4 Cualificaciones de los administradores
- 2.5 Cualificaciones de los instructores
- 2.6 Selección
- 2.7 Requisitos de instrucción
- 2.8 Evolución de la carrera

### Capítulo 3. Personal que no sea el de seguridad

- 3.1 Contratación y selección
- 3.2 Requisitos de instrucción

### Capítulo 4. Certificación

- 4.1 Inspectores
  - a) introducción
  - b) elementos principales
  - c) exámenes
  - d) instrucción inicial, en el empleo e instrucción por computadora (CBT)
  - e) repetición de exámenes
  - f) mantenimiento de la certificación
  - g) recertificación
- 4.2 Instructores
- 4.3 Auditores e inspectores nacionales
- 4.4 Administradores

### Capítulo 5. Módulos de instrucción y planes de cursos

- 5.1 Conciencia respecto a la seguridad
- 5.2 Explotadores de aeropuertos y aeronaves y sus agentes
- 5.3 Inspección de pasajeros y equipaje de mano

- 5.4 Inspección del equipaje de bodega — convencional o detección de explosivos o artefactos explosivos
- 5.5 Seguridad del equipaje de bodega
- 5.6 Seguridad de los explotadores de aeronaves
- 5.7 Seguridad de los suministros
- 5.8 Seguridad de la carga y el correo
- 5.9 Seguridad de la empresa de limpieza
- 5.10 Gestión de la seguridad
- 5.11 Seguridad del control de tránsito aéreo
- 5.12 Auditores e inspectores nacionales
- 5.13 Instructores nacionales en seguridad de la aviación
- 5.14 Plan de contingencia y gestión de crisis

**Capítulo 6. Registros de instrucción**

**Apéndices**

**APENDICE 08. PROCEDIMIENTO PARA NOTIFICAR A LA OACI LA DESIGNACION DE LA AUTORIDAD COMPETENTE A NIVEL NACIONAL EN SEGURIDAD DE LA AVIACION**

- a. Cada vez que existan cambios en la administración de la seguridad de aviación civil en la República de Guatemala, la DGAC por medio del Director General, nombrará la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, quien será responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- b. Inmediatamente después de la designación de una nueva autoridad en materia de seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala, la DGAC por medio de su Director notificará a la OACI la designación de la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil.
- c. El medio de comunicación para notificar a OACI la designación de la nueva autoridad en materia de seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala, es a través del correo electrónico institucional del secretario general de la OACI.
- d. Simultáneamente a la notificación al secretario general de la OACI se debe informar al correo electrónico institucional del Director Regional OACI de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe.
- e. Posteriormente al haber sido notificado el Secretario General y el Director Regional de la OACI, el Director General de la DGAC enviará una copia del oficio a la GNSA para que tenga conocimiento de dicha notificación y lo archive donde corresponde.

## APENDICE 09. PLANTILLA MODELO SOBRE ACUERDOS BILATERALES

### ADJUNTO 1

### CLÁUSULA MODELO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

*Nota.— Esta cláusula modelo se ha redactado con miras a su posible inserción en los acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo; está destinada únicamente a servir de orientación a los Estados, no es obligatoria y no limita en modo alguno la libertad contractual que éstos tienen de ampliar o restringir su alcance, o de seguir un procedimiento distinto.*

#### ARTÍCULO “X”

- a) De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Doc 8364), firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Doc 8920), firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Doc 8966), firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971* (Doc 9518), firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Doc 9571), hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991; el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Doc 9960), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010; y el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc 9959), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010.

*Nota.— La disposición indicada en la segunda oración del apartado a) que precede sería solamente aplicable si los Estados interesados son Partes en estos Convenios y Protocolos.*

- b) Las Partes contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
- c) Las Partes contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicables a las Partes, los métodos recomendados establecidos por la OACI y que se denominan Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; las Partes contratantes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

- d) Cada Parte contratante conviene en que puede exigirse a sus explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo c), exigidas por la otra Parte contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte contratante. Cada Parte contratante se asegurará de que en su territorio se aplican estrictamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.
- e) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

## ADJUNTO 2 MODELO DE ACUERDO BILATERAL O REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Este modelo de acuerdo está destinado únicamente a servir de orientación a los Estados; no es obligatorio y no limita en modo alguno la libertad contractual que éstos tienen de ampliar o restringir su alcance o de seguir un método distinto. Por ejemplo, los Estados pueden considerar oportuno incluir disposiciones relativas a las consecuencias de que una de las Partes contratantes no cumpla las obligaciones que, en materia de seguridad de la aviación, le imponen el presente acuerdo o los convenios multilaterales. Se reitera que este modelo de acuerdo no sustituye ni desvirtúa la cláusula modelo sobre seguridad de la aviación, aprobada por el Consejo el 25 de junio de 1986, cuya incorporación a sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos se ha recomendado a los Estados, ni la política establecida y continua de la OACI de exhortar a todos ellos a aceptar los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación,

*El Gobierno de [nombre del Estado] y el Gobierno de [nombre del Estado],*

*Considerando* que la constante amenaza de actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional exige la urgente y continua atención de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la plena cooperación de todos los Estados contratantes a fin de promover la seguridad de la aviación civil internacional,

*Considerando* que los derechos y obligaciones contraídos por los Estados en virtud de los convenios internacionales sobre seguridad de la aviación y de las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI sobre seguridad de la aviación pueden complementarse y reforzarse mediante la cooperación bilateral entre los Estados

*Teniendo en cuenta* la Resolución A37-17 de la Asamblea, que en su Apéndice B exhorta a los Estados contratantes a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes, o reforzando los acuerdos existentes y concertando acuerdos apropiados para la represión de tales actos en los que se dispondría la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional,

*Deseando* colaborar mutuamente en la represión de los actos de interferencia ilícita con la aviación civil,

*Han acordado lo siguiente:*

### Artículo 1

De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes contratantes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Doc 8364); el *Convenio para la represión*

*del apoderamiento ilícito de aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc 8920); el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc 8966); el *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971*, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Doc 9518); el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Doc 9571); el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional*, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010 (Doc 9960); y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010.

*Nota.— La segunda oración se aplica únicamente en caso de que los Estados en cuestión sean Partes en dichos Convenios y Protocolos. No obstante, si los Estados o uno de ellos no son Partes en los Convenios y Protocolos, pueden igualmente acordar que aceptan sus disposiciones por referencia y con carácter estrictamente bilateral.*

#### Artículo 2

Las Partes contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria solicitada para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

#### Artículo 3

Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otro acto de interferencia ilícita contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término a dicho incidente o amenaza tan rápidamente como sea posible, sin poner en peligro vidas humanas.

#### Artículo 4

Cada Parte contratante tomará las medidas que sean factibles para garantizar que una aeronave objeto de apoderamiento ilícito o de otro acto de interferencia ilícita que haya aterrizado en su territorio sea detenida en tierra, a menos que sea imperativo autorizarla a despegar para proteger vidas humanas. De ser posible, estas medidas se tomarán a base de consultas entre las Partes.

#### Artículo 5

Las Partes contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en la medida en que esas

disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

#### Artículo 6

Cada Parte contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el Artículo 5 precedente, exigidas por la otra parte contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte contratante. Cada Parte contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte contratante destinada a que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de hacer frente a una determinada amenaza.

#### Artículo 7

Con objeto de adoptar medidas coordinadas para garantizar la seguridad de la aviación civil y, en particular, para prevenir actos de interferencia ilícita, así como de intercambiar experiencias e información sobre estas cuestiones, las autoridades competentes de las Partes contratantes se consultarán periódicamente. La fecha y lugar en que tendrán lugar estas consultas y las cuestiones que se hayan de tratar serán determinados de común acuerdo entre las Partes contratantes.

#### Artículo 8

Toda controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo que no pueda resolverse mediante negociación directa, se someterá a arbitraje, de conformidad con el procedimiento establecido en [el Acuerdo de servicios de transporte aéreo concertado entre las Partes contratantes de .....] [o por otros medios convenidos por las Partes contratantes].

#### Artículo 9

El presente Acuerdo entrará en vigor el día de [su firma, ratificación, aceptación] y estará vigente hasta el momento en que una de las Partes contratantes notifique su denuncia a la otra Parte contratante. En este caso, el Acuerdo dejará de surtir efecto [número de días] después de recibida dicha notificación. Tal notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

*Hecho* en duplicado en [lugar], el [día] del [mes] del [año], en [idioma(s)], siendo cada texto de igual autenticidad.



**APENDICE 10. CONTRAMEDIDAS DE SEGURIDAD A NIVEL NACIONAL PARA CONTRARRESTAR AMENAZAS A LA AVIACION CIVIL SEGÚN EL NIVEL DE ALERTA**

No.	OPERACIONES QUE SERAN OBJETO DE CONTRAMEDIDAS	NIVEL DE ALERTA AMARILLA AMENAZA MODERADA	NIVEL DE ALERTA NARANJA AMENAZA SERIA	NIVEL DE ALERTA ROJA AMENAZAS ESPECÍFICAS
1	<b>PROTECCION DE AEROPUERTO Y ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS</b>	Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo, las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se incrementarán las frecuencias de patrullajes al doble de las operaciones normales.</li> <li>• Inspección física aleatoria al doble de lo establecido en los controles de accesos del personal y sus pertenencias en las ZSR Reforzar el registro de vehículos que entren a las áreas restringidas.</li> <li>• Inspección física aleatoria de los vehículos que ingresan a la parte aeronáutica.</li> <li>• Todos los vehículos que ingresan a la ZSR deben ser inspeccionados antes de ingresar, si en la operación norma se inspecciona el 100 % de vehículos, se reforzará</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Además del patrullaje perimetral AVSEC, Se efectuarán patrullajes vehiculares y peatonales perimetrales internos y externos por parte de las fuerzas de seguridad del Estado.</li> <li>• Asignación de personal de las fuerzas de seguridad en los accesos externos.</li> <li>• Inspección física al 100% del personal que ingresa a las ZSR e inspección física aleatoria al doble de lo establecido para las pertenencias personales.</li> <li>• Inspección física al 100% de todos los vehículos que ingresan a la parte aeronáutica.</li> <li>• Se restringe el ingreso de vehículos y su circulación a las</li> </ul>

			<p>el registro de vehículos que entren a las áreas ZSR.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeccionar frecuentemente los botes de basura, sanitarios públicos, casetas telefónicas y otros lugares para determinar la ubicación de artefactos explosivos.</li> <li>• Patrullaje frecuente por parte del personal de seguridad de aeropuerto en la parte pública. Si en la operación normal ya lo realizan, se podrá incrementar aumentando la frecuencia del patrullaje y vigilancia en las zonas.</li> <li>• Incrementar vigilancia en la zona de facturación, sobre todo en los mostradores de facturación de las líneas aéreas.</li> <li>• Incrementar la vigilancia sobre equipajes y paquetes no atendidos o abandonados.</li> </ul>	<p>ZSR al mínimo necesario los cuales deben ser inspeccionados al 100%.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Patrullaje frecuente secreto y no secreto por parte del personal del aeropuerto y de fuerzas de seguridad en la parte pública y pública controladas de los aeropuertos si las tuvieran.</li> <li>• Controlar todos los accesos al Aeropuerto con personal armado.</li> </ul>
--	--	--	---	---

		NIVEL DE ALERTA AMARILLA	NIVEL DE ALERTA NARANJA	NIVEL DE ALERTA ROJA
2	<b>CONTROL DE ACCESOS</b>	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo, las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registrar y confirmar los datos de las personas que porten un permiso provisional antes de que ingresen a las ZSR.</li> <li>• Se restringe el acceso de personas visitantes a las ZSR, únicamente se permite acceso a la parte aeronáutica a los visitantes.</li> <li>• Se debe restringir el ingreso de paquetes cerrados a la parte aeronáutica y ZSR.</li> <li>• Las autoridades AVSEC de los aeropuertos deben requerir los manifiestos de vuelo a los explotadores de aeronaves y enviarlos a los puntos de inspección donde será inspeccionada la tripulación.</li> <li>• Se puede considerar la reimpresión total de todos los permisos provisionales y de visitantes.</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforzar la vigilancia de los puntos de control de pasajeros y en los accesos a las áreas restringidas.</li> <li>• Restringir el acceso de las personas que no son pasajeros o trabajadores a la parte pública controlada.</li> <li>• Se restringe el ingreso a personas que cuentan con autorización para que se le otorgue una TIA de visitante.</li> <li>• A las personas que ya se encuentran dentro de las instalaciones con TIA de visitante que les autoriza el ingreso a las ZSR, no se les debe permitir el acceso a dichas zonas.</li> <li>• Permitir únicamente el ingreso de vehículos autorizados permanente para ingresar a la ZSR y que participen en las operaciones de la aviación.</li> <li>• Las autoridades AVSEC de los aeropuertos deben requerir que un delegado del explotador</li> </ul>

				<p>aéreo acompañe a la tripulación y envíe los manifiestos de vuelo a la JSA o SSA para que estos los envíen a los puntos de inspección donde será inspeccionada la tripulación.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se debe restringir el ingreso de mercancías voluminosas a las ZSR.</li> <li>• Se puede considerar la reimpresión total de todos los permisos permanentes.</li> </ul>
		<b>NIVEL DE ALERTA AMARILLA</b>	<b>NIVEL DE ALERTA NARANJA</b>	<b>NIVEL DE ALERTA ROJA</b>
<b>3</b>	<b>SEGURIDAD DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJE DE MANO</b>	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se debe doblar la inspección física aleatoria de los pasajeros que no generaron una alarma.</li> <li>• Se debe doblar la inspección física aleatoria o con ETD de los equipajes de mano que no generaron una alarma.</li> <li>• Los pasajeros deben colocar fuera de su equipaje los LAG en envases con un tamaño máximo de 100 ml. o su equivalente en otras medidas y en una bolsa plástica transparente que se pueda volver a cerrar, de 20.5 cm. X 20.5 cm.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se debe incrementar el personal en los puntos de inspección, para agilizar el flujo de pasajeros en el proceso de inspección.</li> <li>• Los operadores de equipos de rayos x deben tener un tiempo óptimo de 20 minutos para relevarse.</li> <li>• Se debe inspeccionar físicamente al 100 % de los pasajeros y triplicar la inspección física aleatoria o con ETD de los equipajes que no generaron una alarma.</li> </ul>

				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se deben de aplicar medidas imprevisibles en los puntos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano.</li> <li>• Se debe solicitar apoyo de las fuerzas de seguridad para que realicen inspecciones físicas aleatorias o a través de su unidad K-9 al equipaje de mano de los pasajeros.</li> </ul>
		<b>NIVEL DE ALERTA AMARILLA</b>	<b>NIVEL DE ALERTA NARANJA</b>	<b>NIVEL DE ALERTA ROJA</b>
4	<b>SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE BODEGA</b>	Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo, las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se deben de doblar las inspecciones físicas aleatorias para el equipaje de bodega.</li> <li>• Se debe asignar personal AVSEC para que estén presentes en la ZSR donde se agrupa el equipaje de bodega, zona de recepción de equipajes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los operadores de equipos de rayos x deben tener un tiempo óptimo de 20 minutos para relevarse.</li> <li>• No se debe permitir el transporte de armas de fuego en el equipaje de bodega.</li> <li>• Las jaulas que pertenecen a los dueños de los animales deben de ser inspeccionadas por rayos x o por otros medios cuando estén vacías.</li> <li>• Se debe solicitar apoyo de las fuerzas de seguridad para que a través de su unidad K-9 le</li> </ul>

				<p>realicen inspecciones aleatorias al equipaje de bodega.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se debe proteger la integridad del equipaje desde que es aceptado por el explotador de aeronave hasta la partida de la aeronave.</li> <li>Cuando la separación del equipaje pudo haber sido tramada por el pasajero. Al equipaje no acompañado de origen o de transferencia además de ser inspeccionado por rayos x, debe realizársele otra inspección, con el apoyo de las fuerzas de seguridad y su unidad K9.</li> <li>El explotador de aeronaves es responsable de informar a los pasajeros de que ningún equipaje de bodega sea abierto en la zona de recepción de equipajes a menos que las autoridades así lo requieran. (PNC, AVSEC, SAT)</li> </ul>
		<b>AMARILLA</b>	<b>NARANJA</b>	<b>ROJA</b>
<b>5</b>	<b>SEGURIDAD DE LA CARGA</b>	Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo las autoridades estarán en alerta si la	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se debe doblar la inspección física de las personas que tienen acceso a las zonas donde se</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se debe de inspeccionar físicamente al 100% de las personas que tienen acceso a</li> </ul>

		<p>amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta</p>	<p>acepta, inspecciona, prepara y almacena la carga y el correo aéreo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los explotadores de aeronaves deben de reforzar las medidas de seguridad para la carga ya inspeccionada que se encuentra en las plataformas para evitar interferencias no autorizadas.</li> <li>• Las inspecciones de seguridad a los agentes acreditados, expedidores reconocidos y expedidores clientes se deben de realizar al doble de lo programado por la autoridad competente.</li> </ul>	<p>las zonas donde se acepta, inspecciona, prepara y almacena la carga y el correo aéreo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los agentes acreditados, expedidores reconocidos, expedidores clientes y explotadores de aeronaves, como parte de la cadena de suministro segura deben reforzar sus medidas de seguridad para la carga.</li> <li>• La autoridad competente debe realizar inspecciones no anunciadas a los agentes acreditados, expedidores reconocidos o expedidores clientes.</li> <li>• La inspección u otros controles de seguridad de la carga se debe realizar de forma individual; antes de agrupar los envíos en contenedores o paletas.</li> <li>• Se debe solicitar apoyo de las fuerzas de seguridad y su unidad K9 para que le realice inspección aleatoria a la carga que ya paso por controles de seguridad apropiados o ya fue inspeccionada.</li> </ul>
--	--	---	--	---

				<ul style="list-style-type: none"> <li>Se deben establecer inspecciones aleatorias a la carga que provenga de expedidores reconocidos o expedidores clientes.</li> </ul>
		<b>AMARILLA</b>	<b>NARANJA</b>	<b>ROJA</b>
<b>6</b>	<b>SEGURIDAD DE AERONAVES</b>	Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta	<ul style="list-style-type: none"> <li>El explotador de las aeronaves que llegan en tránsito, debe de bajar a todos los pasajeros.</li> <li>El explotador de aeronaves debe realizar inspecciones de seguridad a las aeronaves en tránsito.</li> <li>Cuando la amenaza sea específica se debe informar a la Autoridad competente y al Jefe de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>Informar a la línea aérea afectada.</li> <li>Informar a los Servicios ATS y mantener contacto permanente con esta dependencia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se deben de doblar las medidas de seguridad para proteger las aeronaves ya inspeccionadas contra accesos no autorizados.</li> <li>El explotador de aeronaves debe registrar el puesto de estacionamiento asignado a la aeronave y el área circundante en busca de personas no autorizadas o artefactos explosivos que podrían estar ocultos en vehículos o en el equipo de mantenimiento en tierra.</li> <li>El explotador de aeronaves debe solicitar apoyo de las fuerzas de seguridad y su unidad K9 antiexplosivos, para que a petición y en combinación con el personal designado por el explotador de</li> </ul>



				<p>aeronaves realicen la inspección de seguridad de la aeronave.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los explotadores de aeronaves deben de asignarle a las aeronaves que se encuentren fuera de servicio seguridad que las vigile.</li> <li>• Las fuerzas de seguridad deben de apoyar a los explotadores de aeronaves para escoltar a los pasajeros que desembarquen en plataformas o en una posición remota.</li> <li>• En caso necesario, las JSA o SSA deben solicitar a las autoridades correspondientes que se coordinen expertos en artefactos explosivos para que estén disponibles, así como un negociador de crisis y cualquier otro especialista que sea necesario.</li> <li>• Preparar los recursos disponibles para ser utilizados en caso que la aeronave aterrice en el aeropuerto.</li> </ul>
		<b>AMARILLA</b>	<b>NARANJA</b>	<b>ROJA</b>

7	<b>MEDIDAS ADMINISTRATIVAS</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Alertar al Comité de Seguridad del Aeropuerto (Comité AVSEC) y comunicar la sospecha o información recibida, a fin de que todos tomen acción de acuerdo a lo establecido en este Plan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Convocar al Comité de Seguridad de Aeropuerto y designar un Comando de Operaciones de Emergencia en otro lugar del aeropuerto. Cada representante debe informar a sus superiores sobre la situación.</li> <li>Informar al Comité de Seguridad Nacional de Seguridad de la Aviación Civil</li> <li>La JSA o SSA del coordinará el apoyo logístico para las operaciones que sean necesarias en este nivel de alerta, y solicitará al COE que se active el Plan de Emergencia del Aeropuerto, para contar con la coordinación y apoyo médico de Hospitales y el ente encargado de las emergencias a nivel nacional.</li> </ul>
		<b>AMARILLA</b>	<b>NARANJA</b>	<b>ROJA</b>
8	<b>AMENAZAS DE AERONAVES EN VUELO</b>	Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo, las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar	<ul style="list-style-type: none"> <li>El explotador u otra fuente deberá Informar a la JSA o SSA cuando reciba alguna amenaza a una de sus aeronaves.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La JSA o SSA tomará contacto con el explotador de aeronaves afectado, a fin de determinar la información que se dará a la aeronave.</li> </ul>

		<p>las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La JSA o SSA tomarán contacto con el explotador de aeronaves afectado, a fin de determinar la información que se dará a la aeronave.</li> <li>• Seguir los procedimientos ATS establecidos para amenazas a aeronaves en vuelo, de acuerdo al programa de gestión de la seguridad del tránsito aéreo.</li> <li>• El servicio de ATS Mantendrá informado al Comité de Seguridad del Aeropuerto sobre el desarrollo de los actos relacionados con la amenaza.</li> <li>• Prepararse para un posible aterrizaje de la aeronave en el aeropuerto.</li> <li>• La JSA alertará al Comité de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>• Las JSA o SSA Alertarán al Servicio de Extinción de Incendios</li> <li>• Las JSA o SSA Alertarán a la Policía Nacional Civil</li> <li>• Las JSA o SSA alertarán al Ministerio de Defensa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguir los procedimientos ATS establecidos para amenazas a aeronaves en vuelo, de acuerdo al programa de gestión de la seguridad del tránsito aéreo.</li> <li>• El servicio de ATS Mantendrá informado al Comité de Seguridad del Aeropuerto sobre el desarrollo de los actos relacionados con la amenaza.</li> <li>• Reunión del Comité de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>• En caso de que la aeronave aterrice, el ATS la dirigirá hacia el puesto aislado de estacionamiento que dispone el aeropuerto.</li> <li>• Alistar al personal encargado de revisar la aeronave en el estacionamiento aislado o donde sea estacionado.</li> <li>• EL explotador de aeronaves solicitará el equipo de apoyo terrestre para la aeronave.</li> <li>• La JSA o SSA Preparará los recursos necesarios para atender y controlar a los</li> </ul>
--	--	--	---	--

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las JSA o SSA informarán a la GNSA</li> <li>• La GNSA informará a los Estados interesados a través del PoC.</li> <li>• El explotador de aeronaves Coordinará con el Servicio ATS la información completa que se dará a la aeronave, para que su comandante tome las decisiones que considere necesarias.</li> <li>• El explotador Activará su Plan de Contingencia.</li> <li>• La Policía Nacional Civil y/o Ejército de Guatemala Preparará a su personal para una posible intervención o como medida de prevención para brindar su apoyo al aeropuerto.</li> <li>• El Servicio de Extinción de Incendios Permanecerá en estado de alerta en el cuartel.</li> <li>• El Servicio de Extinción de Incendios Mantendrá enlace con las JSA o SSA del Aeropuerto.</li> </ul>	<p>pasajeros en caso de una evacuación, coordinando las medidas a tomar con el Servicio de Migración y Aduana.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La JSA o SSA coordinará con la Torre de Control el estacionamiento que se dará a la aeronave, y el explotador de aeronaves debe intervenir con su personal y equipo de apoyo terrestre.</li> <li>• El mando operacional -JSA o SSA dirigirá la evacuación de los pasajeros y su estadía en el aeropuerto.</li> <li>• EL personal AVSEC efectuará la revisión de la aeronave y solicitar la presencia y cooperación del equipo especialista del Escuadrón Antibombas de la PNC.</li> <li>• La Policía Nacional Civil y/o Ejército de Guatemala estarán a la espera de directrices para que su personal realice una posible intervención o como medida de prevención para brindar su apoyo al aeropuerto.</li> </ul>
--	--	--	---	--

				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforzar la seguridad en la parte pública del aeropuerto, especialmente en el ingreso y salida de vehículos.</li> <li>• Disponer de personal armado para el control de ingreso al aeropuerto.</li> <li>• El Servicio de Extinción de Incendios esperará en el cuartel con sus dotaciones en los carros contra incendio.</li> <li>• El Servicio de Extinción de Incendios Actuará cuando las circunstancias lo indiquen o a solicitud del organismo de seguridad a cargo de la operación.</li> </ul>
		<b>AMARILLA</b>	<b>NARANJA</b>	<b>ROJA</b>
<b>9</b>	<b>AMENAZAS DE AERONAVES EN TIERRA</b>	Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo, las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El explotador u otra fuente Informará a la JSA o SSA</li> <li>• La JSA o SSA informará a la línea aérea afectada.</li> <li>• La JSA o SSA informará a la Torre de Control y mantendrá contacto permanente con esta dependencia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La JSA o SSA tomará contacto con el explotador de aeronaves afectado, a fin de determinar la información que se dará a la aeronave.</li> <li>• Seguir los procedimientos ATS establecidos para amenazas a aeronaves en vuelo, de acuerdo al programa de</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las JSA Alertará a los miembros del Comité de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>• Las JSA o SSA Alertarán al Servicio de Extinción de Incendios</li> <li>• Las JSA o SSA Alertarán a la Policía Nacional Civil</li> <li>• Las JSA o SSA alertarán al Ministerio de Defensa.</li> <li>• Incrementar la seguridad en los accesos a las áreas restringidas, tanto para personas como para vehículos.</li> <li>• Preparar las instalaciones para la reunión del Comité de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>• Mantener informada a la Torre de Control y al SEI sobre el nivel de alerta vigente.</li> <li>• El explotador de aeronaves activará su Plan de Contingencia</li> </ul>	<p>gestión de la seguridad del tránsito aéreo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El servicio de ATS Mantendrá informado al Comité de Seguridad del Aeropuerto sobre el desarrollo de los actos relacionados con la amenaza.</li> <li>• Integrar el Comité de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>• En caso de que la aeronave aterrice, el ATS la dirigirá hacia el puesto aislado de estacionamiento que dispone el aeropuerto.</li> <li>• Prepararse para un posible aterrizaje de la aeronave en el aeropuerto.</li> <li>• Alistar al personal encargado de revisar la aeronave en el estacionamiento aislado o donde sea estacionado.</li> <li>• EL explotador de aeronaves Solicitará el equipo de apoyo terrestre para la aeronave.</li> <li>• La JSA o SSA Preparará los recursos necesarios para atender y controlar a los pasajeros en caso de una</li> </ul>
--	--	--	--	--



				<p>evacuación, coordinando las medidas a tomar con el Servicio de Migración y Aduana.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La JSA o SSA coordinará con la Torre de Control el estacionamiento que se dará a la aeronave, y el explotador de aeronaves debe intervenir con su personal y equipo de apoyo terrestre.</li><li>• El mando operacional -JSA o SSA dirigirá la evacuación de los pasajeros y su estadía en el aeropuerto.</li><li>• EL personal AVSEC efectuará la revisión de la aeronave y solicitar la presencia y cooperación del equipo especialista del Escuadrón Antibombas de la PNC.</li><li>• La Policía Nacional Civil y/o Ejército de Guatemala estarán a la espera de directrices para que su personal realice una posible intervención o como medida de prevención para brindar su apoyo al aeropuerto.</li><li>• Reforzar la seguridad en la parte pública del aeropuerto,</li></ul>
--	--	--	--	--

				<p>especialmente en el ingreso y salida de vehículos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponer de personal armado para el control de ingreso al aeropuerto.</li> <li>• El Servicio de Extinción de Incendios esperará en el cuartel con sus dotaciones en los carros contra incendio.</li> <li>• El Servicio de Extinción de Incendios Actuará cuando las circunstancias lo indiquen o a solicitud del organismo de seguridad a cargo de la operación.</li> </ul>
		<b>AMARILLA</b>	<b>NARANJA</b>	<b>ROJA</b>
<b>10</b>	<b>AMENAZA A LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS</b>	Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo, las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El ente que recibe la información notificará a la JSA o SSA</li> <li>• La JSA Alertará a los miembros del Comité de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>• La JSA o SSA Informará a los jefes de las dependencias afectadas cuando se tenga mayor precisión de la amenaza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convocar al Comité de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>• Solicitar que el Comité AVSEC sea reforzado con la participación de determinados especialistas que sean necesarios.</li> <li>• Disponer la activación del Plan de Emergencia del Aeropuerto, para contar con la ayuda médica</li> </ul>



			<ul style="list-style-type: none"> <li>• La JSA o SSA Informará a la Torre de Control.</li> <li>• Las JSA Alertará a los miembros del Comité de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>• Las JSA o SSA Alertarán al Servicio de Extinción de Incendios</li> <li>• Las JSA o SSA Alertarán a la Policía Nacional Civil</li> <li>• Las JSA o SSA alertarán al Ministerio de Defensa.</li> <li>• Incrementar la seguridad en los accesos a las áreas restringidas, tanto para personas como para vehículos.</li> <li>• Preparar las instalaciones para la reunión del Comité de Seguridad del Aeropuerto.</li> <li>• Mantener informada a la Torre de Control y al SEI sobre el nivel de alerta vigente.</li> <li>• Suspender las tarjetas de visitas no operacionales a las áreas restringidas.</li> </ul>	<p>que sea necesaria, a través de los servicios de emergencia y Hospitales.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponer la evacuación del edificio amenazado, en su totalidad o en forma parcial.</li> <li>• Coordinar con la Policía Nacional Civil el patrullaje en el exterior del perímetro del aeropuerto.</li> <li>• Dirigir la evacuación del edificio afectado cuando se disponga y efectuar anuncios por el sistema de altoparlantes o por medio de megáfonos.</li> <li>• Dirigir la inspección de las áreas del edificio amenazado, solicitando la participación del Escuadrón Antibombas de la Policía Nacional Civil cuando se detecte algún paquete o elemento sospechoso, el cual debe ser aislado y no debe ser tocado ni movido hasta que lleguen los especialistas en explosivos.</li> <li>• Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.</li> </ul>
--	--	--	--	---



			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar los patrullajes en el interior del Aeropuerto.</li> <li>• Reforzar la seguridad en la parte pública del aeropuerto, especialmente en el ingreso y salida de vehículos y en las áreas de circulación de público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Servicio de Extinción de Incendios, permanecerá en estado de alerta en el cuartel.</li> <li>• Preparar a su personal para una posible intervención o como medida de prevención.</li> <li>• El Servicio de Extinción de Incendios acudirá al área amenazada, cuando el Jefe de Seguridad Aeroportuaria solicite su presencia o cuando las circunstancias así lo indiquen.</li> </ul>
--	--	--	--	---

Planeacion Estrategica -DGAC

**APENDICE 11. REFERENCIA CRUZADA ENTRE LAS NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS (SARPS) DEL ANEXO 17 AL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CON EL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION**

1-Mas restricto/Excede; 2-Otros Medios de Cumplimiento; 3-No se ha implementado o se ha implementado parcialmente; ®-Recomendación; Cuando no se marca una columna desde 1 hasta 3, significa que el programa cumple con el SARP.

Anexo 17 de OACI, parte I (SARPS)	TITULO	1	2	3	Comentarios
<b>CAPITULO 1</b>		<b>DEFINICIONES</b>			
Definiciones	<b>Definiciones</b>				PNSAC Definiciones
<b>CAPITULO 2</b>		<b>PRINCIPIOS GENERALES</b>			
<b>2.1</b>	<b>Objetivos</b>				
2.1.1					Numeral 1, incisos a.y c.
2.1.2					Numeral 4.1.1 inciso c.
2.1.3					Numeral 12 inciso b.
2.1.4				®	Numeral 5.5 inciso b.
<b>2.2</b>	<b>Aplicabilidad</b>				
2.2.1					Numeral 1. inciso d.
2.2.2					Numeral 1. inciso h.
2.3	<b>Seguridad y Facilitación</b>			®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
2.4	<b>Cooperación Internacional</b>				
2.4.1					Numeral 5.4 inciso e.
2.4.2					Numeral 5.4 inciso d.
2.4.3					Numeral 5.4 inciso b.
2.4.4					Numeral 5.4. inciso c.
2.4.5				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
2.4.6				®	Numeral 5.4 literal i.
2.4.7				®	Numeral 5.4 inciso g.
2.4.8				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
2.4.9				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
<b>2.5</b>	<b>Equipo, investigación y desarrollo</b>				
2.5.1				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.

1-Mas restricto/Excede; 2-Otros Medios de Cumplimiento; 3-No se ha implementado o se ha implementado parcialmente;  
®-Recomendación; Cuando no se marca una columna desde 1 hasta 3, significa que el programa cumple con el SARP.

Anexo 17 de OACI, parte I (SARPS)	TITULO	1	2	3	Comentarios
2.5.2				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
2.5.3				®	numeral 8 inciso a.
<b>CAPÍTULO 3</b>		<b>ORGANIZACIÓN</b>			
<b>3.1</b>	<b>Organización nacional y autoridad competente</b>				
3.1.1					Numeral 1. Inciso b.
3.1.2					Numeral 4.1. inciso c. y numeral 5.5 inciso a.
3.1.3					<b>Numeral 12 inciso a. enmienda 15</b>
3.1.4					Numeral 4.1.1 incisos e, u
3.1.5					Numeral 5.1 inciso a.
3.1.6					Numeral 4.1.1 inciso l. y numeral 9.2 inciso a.
3.1.7					Numeral 9.2 inciso e.
3.1.8					Numeral 4.1 inciso e. Numeral 4.1.1 inciso h.
3.1.9					Numeral 4.1.1 inciso f.
<b>3.2</b>	<b>Operaciones aeroportuarias</b>				
3.2.1					Numeral 4.1.2 inciso c.
3.2.2					Numeral 4.1.2 inciso a.
3.2.3					Numeral 4.1.2 inciso j. y numeral 5.3 inciso a.
3.2.4					Numeral 4.1.1 inciso k.
<b>3.3</b>	<b>Explotadores de aeronaves</b>				
3.3.1					Numeral 4.3 inciso b. numeral 1)
3.3.2				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
3.3.3				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
3.3.4				®	Ver apéndice 15 del PNSAC.
3.3.5				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
<b>3.4</b>	<b>Control de calidad</b>				
3.4.1					Numeral 9.1 inciso f.
3.4.2					Numeral 9.2 inciso f.; numeral 9.2 numeral inciso j, l, m
3.4.3					Numeral 9.3 inciso c.
3.4.4					Numeral 4.1.1 inciso p. y numeral 11.1 inciso b. y c.
3.4.5					Numeral 11.1 inciso h.

1-Mas restricto/Excede; 2-Otros Medios de Cumplimiento; 3-No se ha implementado o se ha implementado parcialmente;  
®-Recomendación; Cuando no se marca una columna desde 1 hasta 3, significa que el programa cumple con el SARP.

Anexo 17 de OACI, parte I (SARPS)	TITULO	1	2	3	Comentarios
3.4.6					Numeral 11.1 inciso e.
3.4.7					Numeral 11.1 inciso j.
3.4.7 a)					Numeral 11.1 inciso k.
3.4.7 b)					Numeral 11.1 inciso l.
3.4.7 c)					Numeral 11.1 inciso m.
3.4.7 d)					Numeral 11.1 inciso n.
3.4.8					Numeral 11.1 inciso i. y 5.5 inciso d. y 12.2.5 inciso a.
<b>3.5</b>	<b>Proveedores de servicios de tránsito aéreo</b>				Numeral 4.3. inciso a. numeral 2)
<b>CAPITULO 4</b>	<b>MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD</b>				
<b>4.1</b>	<b>Objetivos</b>				
4.1.1					Numeral 6 inciso a. numeral 7.1 inciso e. y 7.7.3 inciso e.
4.1.2				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
<b>4.2</b>	<b>Medidas relativas al control del acceso</b>				
4.2.1					Numeral 6.4 inciso a.
4.2.2					Numeral 6.1 inciso a.
4.2.3					Numeral 6.4 inciso c.
4.2.4					Numeral 4.1.2 inciso d. y numeral 6.4 inciso e.
4.2.5					Numeral 6.2 inciso s.
4.2.6					Numeral 6.4 inciso i.
4.2.7					Numeral 6.4 inciso j.
4.2.8				®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
4.2.9				®	Numeral 6.5 inciso k.
<b>4.3</b>	<b>Medidas relativas a las aeronaves</b>				
4.3.1					Numeral 6.7 inciso e.
4.3.2					Numeral 6.7 inciso d.
4.3.3					Numeral 6.7 inciso g.
4.3.4					Numeral 6.7 inciso h.
4.3.5	Recomendación			®	Numeral 6.7 inciso b.
4.3.6					<b>Numeral 6.7 inciso j. enmienda 15</b>
<b>4.4</b>	<b>Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano</b>				
4.4.1					Numeral 7.1 inciso c.
4.4.2					Numeral 7.2 inciso a.
4.4.3					Numeral 7.1 inciso k. numeral 3)

1-Mas restricto/Excede; 2-Otros Medios de Cumplimiento; 3-No se ha implementado o se ha implementado parcialmente;  
®-Recomendación; Cuando no se marca una columna desde 1 hasta 3, significa que el programa cumple con el SARP.

Anexo 17 de OACI, parte I (SARPS)	TITULO	1	2	3	Comentarios
4.4.4					Numeral 7.2 inciso h.
4.4.5	Recomendación			®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
<b>4.5</b>	<b>Medidas relativas al equipaje de bodega</b>				
4.5.1					Numeral 7.7.3 inciso a.
4.5.2					Numeral 7.7.1 inciso b.
4.5.3					Numeral 7.7.2 inciso a.
4.5.4					Numeral 7.7.4 inciso a.
4.5.5					Numeral 7.7.2 inciso c.
4.5.6					Numeral 7.7.2 inciso j.
<b>4.6</b>	<b>Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos</b>				
4.6.1					Numeral 7.8.1 inciso a.
4.6.2					Numeral 7.8.1 inciso b.
4.6.3					Numeral 7.8.1 inciso p.
4.6.4					Numeral 7.8.1 inciso n.
4.6.5					Numeral 7.8.1 inciso o.
4.6.6					Numeral 7.8.1 inciso s. y 7.9 inciso a.
4.6.7					Numeral 7.8.1 inciso t.
4.6.8					Numeral 7.8.1 inciso u.
4.6.9					Numeral 7.8.2 inciso a.
4.6.10					Numeral 7.8.1 inciso f.
4.6.11	Recomendación			®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
<b>4.7</b>	<b>Medidas relativas a categorías especiales de pasajeros</b>				
4.7.1					Numeral 7.6 inciso a, b
4.7.2					Numeral 7.6.2 inciso a
4.7.3					Numeral 7.6.1 incisos a y b
4.7.4					Numeral 7.5.1 inciso c
4.7.5					Numeral 7.5.1 inciso d
4.7.6					Numeral 7.5.2 inciso a numeral 3)
4.7.7					Numeral 7.5.1 inciso e
4.7.8					Numeral 7.5.1 inciso f numeral 5)
<b>4.8</b>	<b>Medidas relativas a la parte pública</b>				
4.8.1					Numeral 6.3 inciso a enmienda 15
4.8.2					Numeral 6.3 inciso b enmienda 15

1-Mas restricto/Excede; 2-Otros Medios de Cumplimiento; 3-No se ha implementado o se ha implementado parcialmente;  
®-Recomendación; Cuando no se marca una columna desde 1 hasta 3, significa que el programa cumple con el SARP.

Anexo 17 de OACI, parte I (SARPS)	TITULO	1	2	3	Comentarios
4.8.3					Numeral 6.3 inciso c enmienda 15
<b>4.9</b>	<b>Medidas relativas al ciberterrorismo</b>				
4.9.1	Recomendación			®	Numeral 6.9 inciso a y b enmienda 15
4.9.2	Recomendación			®	Numeral 6.9 inciso b enmienda 15
<b>CAPITULO 5</b>	<b>MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA</b>				
<b>5.1</b>	<b>Prevención</b>				
5.1.1					Numeral 10.1 inciso b
5.1.2					Numeral 10.3 inciso a
5.1.3					Numeral 10.9 inciso d y e
5.1.4					Numeral 10.2 inciso a
5.1.5					Numeral 10.9 inciso a
<b>5.2</b>	<b>Respuesta</b>				
5.2.1					Numeral 10.1 inciso c
5.2.2					Numeral 10.8 inciso d
5.2.3					Numeral 10.8 inciso a
5.2.4					Numeral 10.8 inciso c
5.2.5					Numeral 10.11.1 inciso a
5.2.6	Recomendación			®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
5.2.7	Recomendación			®	Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
<b>5.3</b>	<b>Intercambio de Información y notificación</b>				
5.3.1					Numeral 10.12 inciso a. Numeral 5.5 inciso e
5.3.2	<b>Recomendación</b>			®	Numeral 5.4 inciso h.

## APENDICE 12. PROCEDIMIENTO PARA LA COORDINACION ENTRE LA OACI Y LA AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL, PARA LA NOTIFICACION Y PUBLICACION DE DIFERENCIAS

### 1. OBJETIVO

- a. Este procedimiento proporciona orientación sobre como la DGAC de la República de Guatemala a través de la GNSA procesa las propuestas de enmiendas al Anexo 17 y sus respectivos SARP's.
- b. Este procedimiento inicia desde el momento que se recibe la información por parte de OACI, el proceso interno y la respuesta enviada a OACI.
- c. La República de Guatemala tiene la obligación de respetar las disposiciones del artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

### 2. DEFINICIONES.

**Adopción.** Es el proceso de incorporar al sistema Normativo Guatemalteco las disposiciones emanadas de los SARP's y sus enmiendas, mismas que se hayan considerado necesarias para la gestión de la Seguridad de la Aviación del Estado y aplicables al ambiente aeronáutico nacional e internacional para sus prestadores de servicio y operadores aéreos.

**Diferencia Significativa.** Son aquellas disposiciones normativas cuya escritura, lectura, e interpretación difieren de forma importante, fundamental o total respecto del SARP de OACI correspondiente.

**Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).** Es una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (MICIVI), es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala.

**Enmienda.** Es la actualización de cualquier normativa, basada en las enmiendas a las normas y métodos recomendados (SARPS's) que emite la OACI a través de los Anexos.

**Modificación.** Es aquella que surge de la iniciativa de cualquier Dirección, Departamento, Sección o Unidad de la DGAC, Explotadores u Operadores Aéreos y otros organismos relacionados con la industria de aviación de Guatemala que así lo propongan. La modificación es distinta a la enmienda en que esta última se deriva de una enmienda a los ANEXOS.

**Re-edición.** Sustitución de una regulación vigente, por una nueva RAC o una sustitución por otra actualizada que incluya todas las revisiones/enmiendas de la misma.

### 3. REFERENCIAS

- a. Doc. 7300 Convenio sobre Aviación Civil Internacional
- b. Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 del Congreso de la República
- c. Reglamento de la Ley de Aviación, Acuerdo Gubernativo 384-2001
- d. Regulación de Aviación Civil de Seguridad Aeroportuaria (RAC-17)



- e. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

#### 4. ANTECEDENTES.

- a. Cuando el Consejo de OACI adopta una enmienda al Anexo 17 realiza lo siguiente:
- 1) Emite una edición conocida como “Green Edition” se envía a los Estados, cuatro meses antes de la fecha que entra en vigencia.
  - 2) Se espera que los Estados cumplan con la revisión o envíen y registren sus diferencias.
  - 3) Los Estados signatarios deben dar fiel cumplimiento a lo establecido en artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
  - 4) En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no realice las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar.
  - 5) En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión. (Art. 38 Convenio sobre Aviación Civil Internacional).
  - 6) Después de la fecha que entra en vigencia la Secretaría de la OACI emite la “Blue Edition” de las SARP’s.

#### 5. ALCANCE.

Este procedimiento aplica a toda la documentación que envíe OACI referente a:

- a. Propuestas de enmiendas al Anexo 17
- b. Cualquier otra información de seguridad de la aviación civil que requiera la atención de la DGAC y requiera una respuesta a la OACI.

#### 6. RESPONSABILIDADES.

- a. Es responsabilidad de la GNSA como la autoridad competente en seguridad de aviación civil designada por la DGAC, el cumplimiento de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 y llevar a cabo el presente procedimiento.

- b. Es responsabilidad del Gerente Nacional de Seguridad de la Aviación mantener actualizada la información que proporciona en la red de Puntos de Contacto de Seguridad de la Aviación de la OACI a través del siguiente enlace ([icaonacc@icao.int](mailto:icaonacc@icao.int))
- c. Es responsabilidad de la GNSA el cumplimiento de este procedimiento ante la DGAC.
- d. La GNSA es responsable del envío de las enmiendas a las aéreas involucradas.

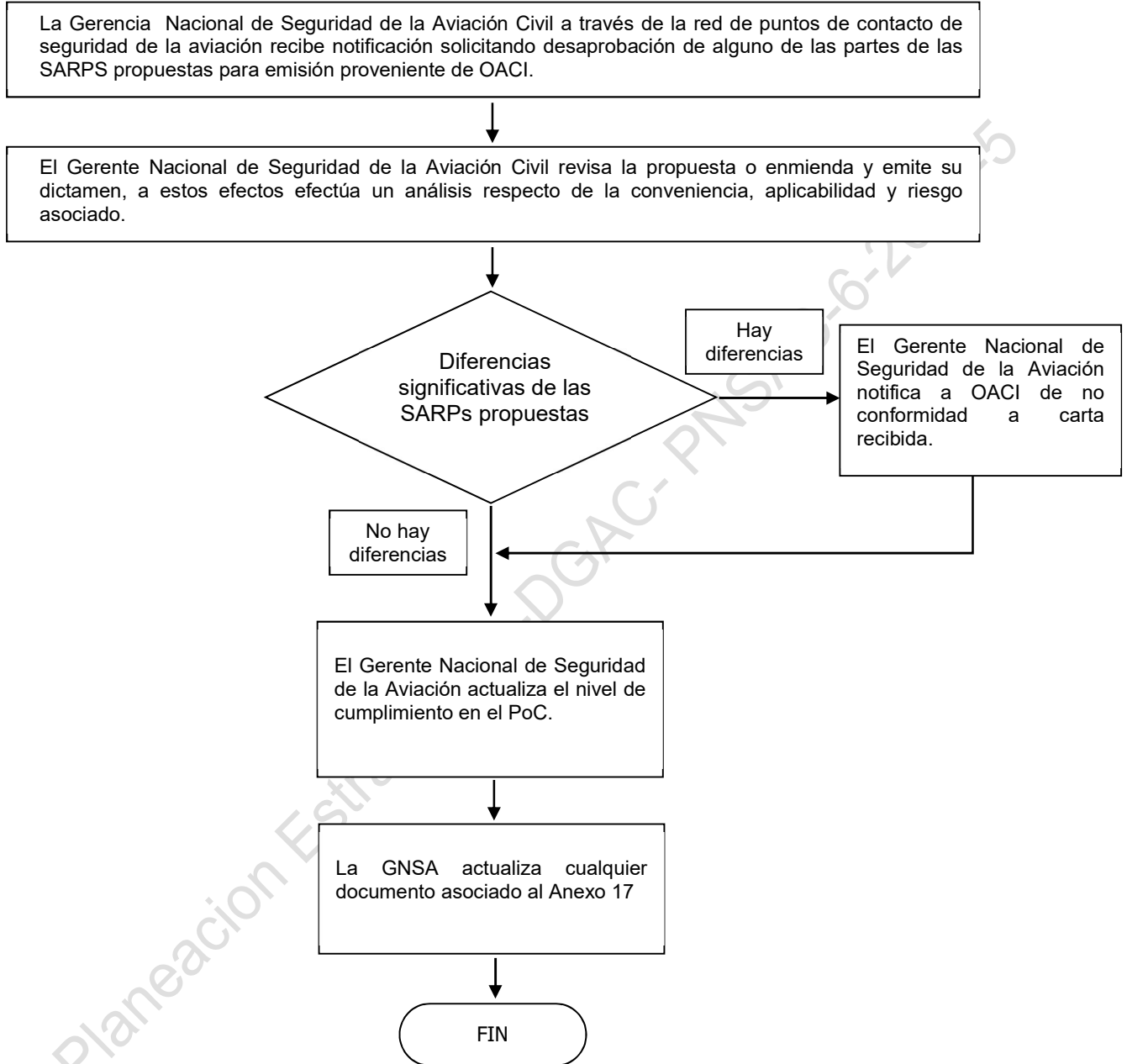
**7. PROCESO PARA EL MANEJO DE CARTAS DE ESTADO REFERENTE A ENMIENDAS A LOS SARPS.**

- a. Las enmiendas a los SARPS, se publican en la página de OACI (<http://portal.icao.int/>) página con acceso restringido.
- b. Pueden ser enviadas directamente al Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil vía correo electrónico oficial. (OACI ya no envía copias duras).
- c. La Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación es la designada por la DGAC como el enlace ante OACI, debe revisar frecuentemente si existe documentación reciente en materia de seguridad de la aviación que amerite distribución interna.
- d. El Gerente Nacional de Seguridad de la Aviación registra las enmiendas para un monitoreo adecuado del Anexo 17 y tomar acciones de ser necesario.
- e. El Gerente Nacional de Seguridad de la Aviación tiene la responsabilidad de dar respuesta dentro de los plazos establecidos a OACI.
- f. Las revisiones deben ajustarse a los tiempos que OACI menciona y una respuesta debe tenerse por lo menos dos semanas antes de la fecha límite para permitir una consolidación de la información y aclarar dudas si las hubiera.
- g. Si hubieran desacuerdos en una enmienda de OACI serán tratadas por la GNSA, determinando si es aplicable una diferencia por parte del Estado.
- h. Una vez completa la información la Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación consolida la información, se envía a OACI y se actualiza la información en la página en la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación respectiva.

## 8. PAUTAS PARA IDENTIFICAR Y NOTIFICAR LAS DIFERENCIAS.

- a. El artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional exige que los Estados notifiquen a la OACI cuando sea impracticable cumplir con los SARP's.
- b. Lo que ha de determinar la notificación a la OACI es el que sea una diferencia significativa para la seguridad de la aviación.
- c. Las referencias cruzadas, realizadas por la GNSA entre el Anexo 17, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, la Regulación de aviación civil de Seguridad Aeroportuaria -RAC 17- muestran el nivel de cumplimiento del Estado de Guatemala.
- d. Para que el responsable pueda determinar si una diferencia detectada, constituye una diferencia significativa, se debe considerar los siguientes supuestos:
  - 1) Verifique si la diferencia encontrada constituyen requisitos menos restrictivos que los SARP, que por sus características pueden generar restricciones o condiciones que puedan afectar la seguridad de la aviación.
  - 2) Las diferencias de forma no constituyen diferencias significativas.
  - 3) La definición de diferencias significativas, se incluye en este procedimiento, a efectos de establecer con claridad el criterio de su determinación, se puede encontrar en la sección de DEFINICIONES de este documento.
- e. Es responsabilidad de la GNSA, actualizar cualquier documento asociado al Anexo 17.
- f. El diagrama de flujo a continuación describe el proceso.

**DIAGRAMA DE FLUJO IMPLEMENTACION DE UNA ENMIENDA DE LOS SARPS DE OACI**



## APENDICE 13. PROCEDIMIENTO PARA DIFUNDIR NUEVA INTELIGENCIA O INFORMACIÓN SOBRE EL NIVEL DE AMENAZA A LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN CIVIL

### 1. INTRODUCCION

- a. La República de Guatemala, después de recibir nueva información de inteligencia por parte de las fuentes de información internacionales o nacionales, deberá difundir la nueva inteligencia suministrada por los entes respectivos, o bien, analizar dicha información para determinar el nivel de amenaza correspondiente a las operaciones de aviación civil.
- b. Para poder realizar esta difusión, es necesario establecer un procedimiento objetivo que garantice la efectividad del traslado de la información a los entes que necesiten conocerla y asegurando la confidencialidad de dicha información a manera que la información no sea suministrada o aprovechada por un tercero, lo cual puede afectar gravemente y poner en riesgos las operaciones de la aviación civil.
- c. En base a este orden de ideas, se crea el presente procedimiento para poder normalizar el proceso de difusión de la nueva inteligencia para la aviación civil y así de esa manera lograr los objetivos expuestos con anterioridad.

### 2. AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL.

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil, designa a la Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación como la autoridad competente en materia de Seguridad de la Aviación Civil de la República de Guatemala.
- b. La Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación es el órgano encargado de difundir la nueva inteligencia o información sobre el nivel de amenaza a las operaciones de aviación civil de conformidad con sus responsabilidades establecidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación.

### 3. FUENTES DE INFORMACION OFICIAL

- a. La República de Guatemala reconocerá como fuentes internacionales de información oficial que proporcionan inteligencia sobre seguridad de aviación civil las proporcionadas por los Estados, La Organización Internacional de Policía Criminal – (ICPO-INTERPOL), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional -IATA-, el Consejo Internacional de Aeropuertos -ACI-, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea -IFALPA-, La Unión Postal Universal -UPU- y las organizaciones regionales de explotadores de aeronaves difunden información o inteligencia importante sobre seguridad de la aviación civil.
- b. Asimismo, la República de Guatemala reconocerá como fuentes nacionales de información oficial que proporcionan inteligencia sobre seguridad de aviación civil las proporcionada por el Sistema de Inteligencia del Estado conformado por la Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado, quien lo coordina, la Dirección de Inteligencia

Civil del Ministerio de Gobernación y la Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional del Ministerio de la Defensa Nacional.

#### 4. PROCEDIMIENTO DE DIFUSION

- a. Cuando la GNSA reciba inteligencia de las fuentes de información oficial podrá difundir los informes analíticos a todos los entes que necesitan saber los detalles de dicha información y de acuerdo a las directrices establecidas por los organismos que proporcionaron dicha información, se podrá limitar el contenido y detalles precisos del informe.
- b. Las conclusiones de la GNSA pueden balancearse y corroborarse con las alcanzadas por los organismos de inteligencia. Las pruebas objetivas proporcionadas en estas evaluaciones de amenazas son de valor inestimable para las autoridades de seguridad de la aviación, pues pueden utilizarlas para formular respuestas que tengan el máximo efecto con la mayor economía mediante la asignación precisa de recursos. Sin embargo, al igual que con otras formas de productos analíticos, el resultado final dependerá de la calidad e integridad de los datos proporcionados, así como de la competencia del analista que los preparó.
- c. Se entiende como entes que necesitan saber la información las siguientes:
  - 1) Jefaturas de Seguridad Aeroportuaria y
  - 2) Secciones de Seguridad de Aeródromos
  - 3) Explotadores de Aeronaves
  - 4) Agentes acreditados
  - 5) Arrendatarios de Aeropuertos que tengan a su cargo los controles de accesos a los aeropuertos (zonas de seguridad de uso exclusivo) y/o efectúen controles de seguridad.
- d. Si la GNSA considera que la información de inteligencia no genera riesgos considerables para la seguridad de la aviación o que las actuales medidas de seguridad contrarrestan la amenaza, no será necesario hacer la difusión respectiva. Si la GNSA considera que la información de inteligencia proporcionada genera un riesgo considerable para la seguridad de la aviación, la GNSA determinará el contenido a difundir y a quien proporcionarlo y decretará incrementar la amenaza a nivel nacional.
- e. La difusión se realizará por escrito mediante oficio directo en sobre cerrado y sellado para el destinatario, consignado la información como de carácter secreto a las entidades que necesitan saber la información.
- f. La información se marcará en la parte superior e inferior, colocando el texto “documento bajo clasificación secreta” y una marca de agua con el nombre de la entidad a quien se remite en forma transversal sobre las hojas y el número de copia remitido.

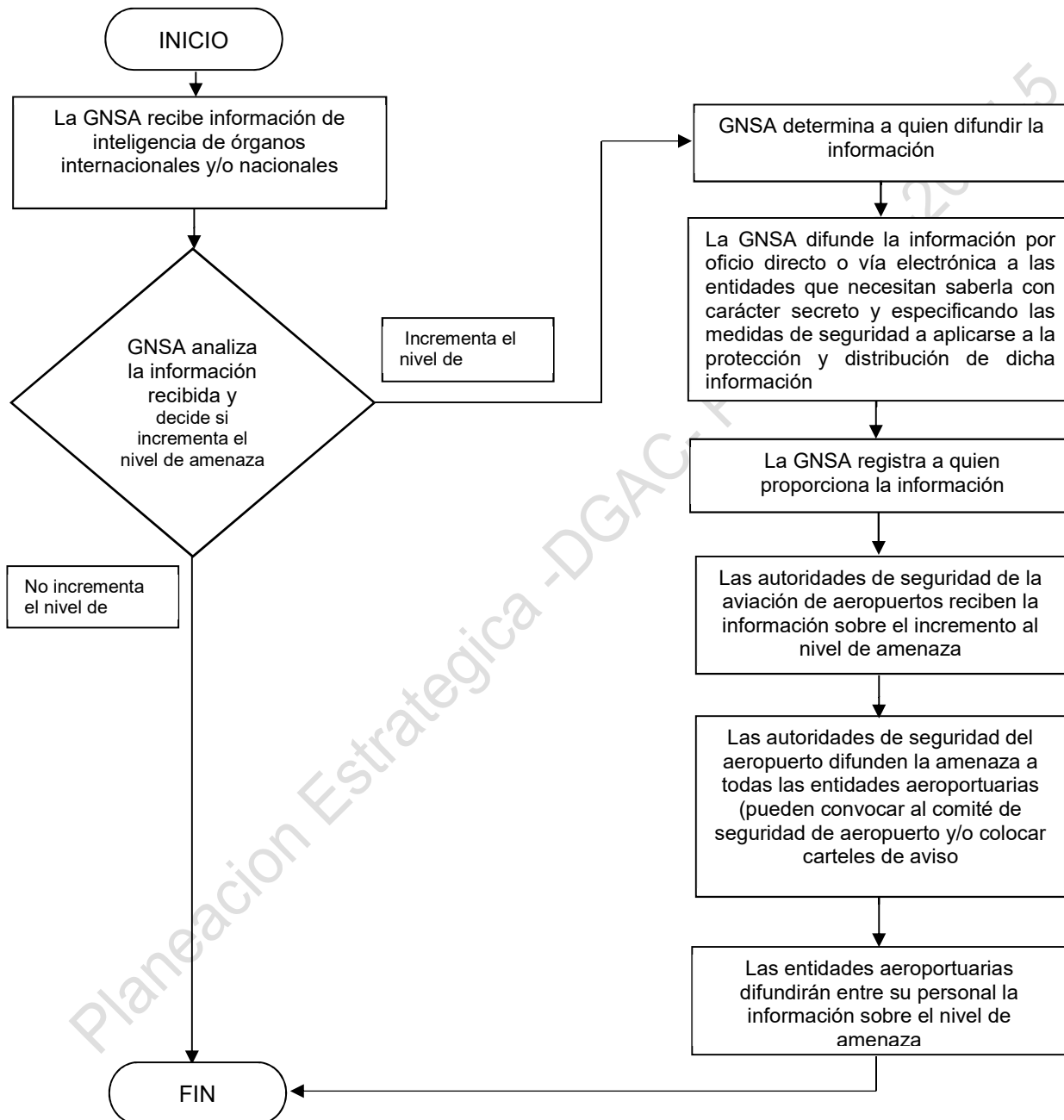
- g. Si la información es enviada vía electrónica deberá contener los mismos requisitos anteriores, en un formato protegido, quedando liberada únicamente la opción de impresión.
- h. La información es de dominio del Estado, y la entidad a la cual se le remite la información es la responsable por el mal uso de la misma, y queda terminantemente prohibida su reproducción y distribución no autorizada, quedando sujeto a las medidas administrativas y judiciales por el mal uso que se haga de la misma.
- i. La información remitida será enviada única y exclusivamente al representante de la entidad encargado de la seguridad de aviación, quien deberá resguardar este tipo de información en un recinto seguro protegido contra interferencias no autorizadas. Asimismo, si la información fue transmitida en forma electrónica, dicha información deberá estar protegida contra interferencias no autorizadas, mediante mecanismos propios.
- j. La GNSA llevará un registro de entrega de información; este registro contendrá como mínimo los siguientes requisitos:
- 1) Nombre, firma y cargo de la persona que la entrega.
  - 2) Nombre, firma y cargo de las personas que recibe.
  - 3) Fecha y hora.
  - 4) Cantidad de páginas del documento.
  - 5) Clasificación del documento.
- k. Si la GNSA dispuso incrementar el nivel de amenaza lo hará de conocimiento a las autoridades de seguridad de la aviación de los aeropuertos y aeródromos mediante oficio directo en sobre cerrado y sellado para el destinatario, consignado la información como de carácter confidencial.
- l. En este caso, la GNSA determinará el grado o nivel de amenaza para que las autoridades aeroportuarias apliquen las contramedidas pertinentes dispuestas por la autoridad competente para salvaguardar las operaciones de la aviación civil frente a posibles actos de interferencia ilícita hasta el momento en que sea notificado sobre un nuevo incremento o descenso del nivel de amenaza. Para este efecto, véase el apéndice 10 del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación que contiene las contramedidas a aplicarse en caso haya aumento de la amenaza.
- m. Las autoridades de Seguridad de Aeropuerto o aeródromos deberán difundir la información sobre el nivel de amenaza comunicándolo de inmediato a todas las entidades del aeropuerto por el medio más rápido, teniendo la opción de convocar a una sesión extraordinaria del comité de seguridad de aeropuerto para hacer de conocimiento público esta situación. Para estos casos, puede ser necesario la colocación en puntos estratégicos la información sobre el nivel de amenaza decretado para que sea de conocimiento de todo el personal aeroportuario.

- n. Las autoridades de seguridad del aeropuerto o aeródromo están en la responsabilidad de requerir a todas las entidades aeroportuarias a que difundan entre su personal el conocimiento del nivel de amenaza decretado.

Planeacion Estrategica -DGAC- PNSAC-6-2017-5



**PROCEDIMIENTO PARA DIFUNDIR NUEVA INTELIGENCIA DE AMENAZAS A LAS OPERACIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**



## APENDICE 14. PROCEDIMIENTO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA PARA COMPARTIR INFORMACION SOBRE AMENAZAS QUE SE RELACIONE CON LOS INTERESES DE SEGURIDAD DE LA AVIACION DE OTROS ESTADOS

### 1. PRINCIPIOS GENERALES

- a. La información relacionada con la seguridad de la aviación debe estar reservada para las personas que necesitan dicha información en el desempeño de sus funciones y que, por consiguiente, están autorizadas para tener acceso a la misma. Esto se conoce como principio de “acceso selectivo”.
- b. Guatemala establece mediante el presente documento, procedimientos para compartir cuando tenga información relacionada sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación con otros Estados.
- c. La República de Guatemala, identificará la información delicada relacionada con la seguridad de la aviación y comunicará a través de este procedimiento todos los requisitos específicos de las medidas de protección que deban aplicarse antes, durante y después de compartir dicha información con otros Estados. Los Estados que reciben información delicada relacionada con la seguridad de la aviación deben aplicar las medidas de protección necesarias para asegurar que se evita el uso no autorizado o la divulgación de dicha información.
- d. De acuerdo al anexo 17 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, la información compartida sobre seguridad que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados miembros de OACI, debe protegerse y tratarse con carácter de confidencia, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.
- e. La República de Guatemala podrá suscribir acuerdos bilaterales y/o regionales con otros Estados para compartir información sobre seguridad de la aviación.

### 2. AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil, designa a la Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación como la autoridad competente en materia de Seguridad de la Aviación Civil de la República de Guatemala.
- b. La Gerencia Nacional de Seguridad de la Aviación es el órgano facultado para recibir y compartir información con otros Estados información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación entre dichos Estados.

### 3. FUENTES DE INFORMACION OFICIAL

- a. La República de Guatemala reconocerá como fuentes internacionales de información oficial que proporcionan inteligencia sobre seguridad de aviación civil las proporcionadas por los Estados, La Organización Internacional de Policía Criminal – (ICPO-INTERPOL), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional -IATA-, el Consejo Nacional de Aeropuertos -ACI-, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos

de Línea Aérea -IFALPA-, La Unión Postal Universal -UPU- y las organizaciones regionales de explotadores de aeronaves difunden información o inteligencia importante sobre seguridad de la aviación civil.

- b. Asimismo, la República de Guatemala reconocerá como fuentes nacionales de información oficial que proporcionan inteligencia sobre seguridad de aviación civil las proporcionada por el Sistema de Inteligencia del Estado conformado por la Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado, quien lo coordina, la Dirección de Inteligencia Civil del Ministerio de Gobernación y la Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional del Ministerio de la Defensa Nacional.

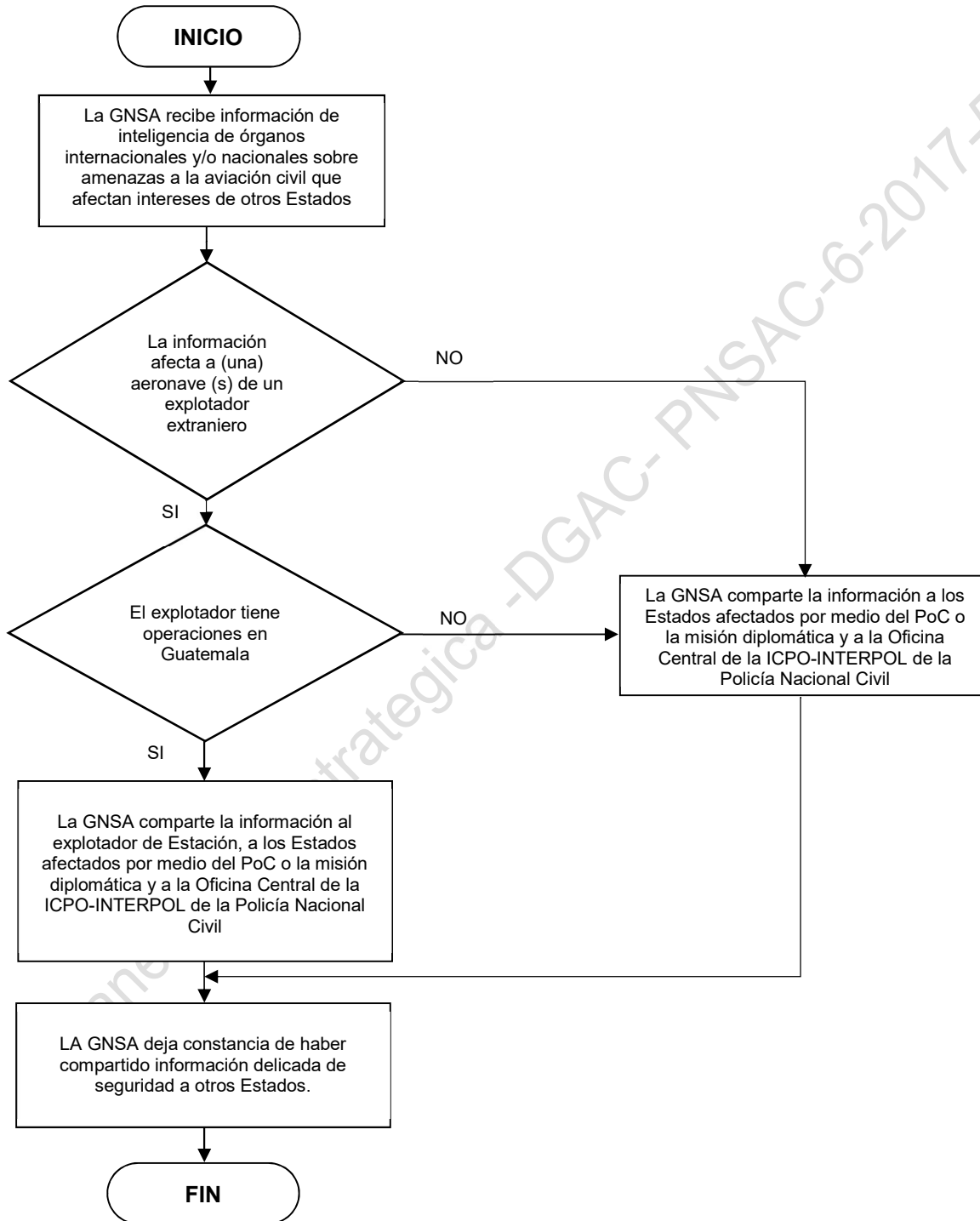
#### 4. PROCEDIMIENTO PARA COMPARTIR INFORMACION

- a. Cuando la GNSA reciba inteligencia de las fuentes de información oficial podrá compartir los informes analíticos a los Estados, si considera que dicha información sobre amenazas, se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados. Si la información solo afecta los intereses de Seguridad de la Aviación de la República de Guatemala, la GNSA procederá a efectuar el procedimiento de difusión a nivel nacional; en este caso véase el apéndice número 13 del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
- b. El compartir información sobre los detalles analíticos sobre las amenazas a la aviación civil que puedan afectar a otros Estados se podrá limitar o reducir de acuerdo a las directrices establecidas por los organismos que proporcionaron dicha información, razón por la cual, se podrá limitar el contenido y detalles precisos del informe.
- c. La República de Guatemala compartirá información bajo “reserva de confidencialidad” para el Estado que la recibe, a lo cual el Estado queda responsable por el uso adecuado de la misma.
- d. La GNSA, cuando disponga de información confidencial sobre amenaza contra intereses de la Aviación Civil de otro Estado, la GNSA notificará dicha situación, a las autoridades correspondientes de ese Estado a través de la Red de puntos de Contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la manera más expedita posible, si el Estado al cual se compartirá la información no participa aún en la Red de puntos de Contacto de Seguridad de la Aviación, se hará a través de la misión diplomática local por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- e. Si la información afecta a un explotador de aeronaves que posea una oficina o Estación desde la República de Guatemala, la GNSA le compartirá esta información. La información deberá ser dirigida al jefe de seguridad de la Estación o al representante local superior.
- f. En forma simultánea, la GNSA compartirá esta información con la oficina central nacional del ICPO-INTERPOL de la Policía Nacional Civil.

## 5. REGISTRO DE LA INFORMACION

- a. La GNSA llevará un registro de entrega de información; este registro contendrá como mínimo los siguientes requisitos:
- 1) Nombre, firma y cargo de la persona que la entrega.
  - 2) Nombre y cargo de las personas que recibe.
  - 3) Fecha y hora en que se entrega la información.
  - 4) Cantidad de páginas del documento.
  - 5) Clasificación del documento.

**PROCEDIMIENTO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA PARA COMPARTIR INFORMACION SOBRE AMENAZAS QUE SE RELACIONE CON LOS INTERESES DE SEGURIDAD DE LA AVIACION DE OTROS ESTADOS**



**APENDICE 15. PROCEDIMIENTO PARA APROBAR PROGRAMAS NACIONALES, MANUALES, PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE AEROPUERTOS, EXPLOTADORES DE AERONAVES, SERVICIOS TERRESTRES, AGENTES ACREDITADOS Y OTRAS ENTIDADES INVOLUCRADAS QUE PARTICIPEN EN LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

- a. Los explotadores de aeronaves, aeropuertos, servicios terrestres, agentes acreditados y otras entidades involucradas que participan en la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil; deberán solicitar al DNO-AVSEC, por medio de un oficio la revisión de su PSA, PSE y manuales de seguridad si los poseen.
- b. Adjunto a la solicitud el interesado deberá enviar el programa en un leitz, en hojas tamaño carta, además deberá proporcionar una copia del documento en digital.
- c. El DNO-AVSEC revisará el contenido del PSA, PSE, manuales de seguridad si los poseen; y si cumplen con los requisitos establecidos la autoridad competente se le dará trámite para su aprobación ante la GNSA, si no cumple con todos los requisitos se remitirá al interesado para que los subsane.
- d. Los explotadores de aeronaves, aeropuertos, servicios terrestres, agentes acreditados y otras entidades involucradas que participen en la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil; deberán subsanar su PSA, PSE y manuales si los poseen, de acuerdo a los requisitos establecidos por la autoridad competente y deberán solicitar una nueva revisión por medio de un oficio al DNO-AVSEC, cumpliendo con lo descrito en el inciso b del presente procedimiento.
- e. El DNO-AVSEC debe asignar a la misma persona que realizó la revisión anterior, para que realice una nueva revisión al PSA, PSE o manuales del interesado.
- f. Si después de revisados nuevamente los PSA, PSE o manuales del interesado; cumplen con todos los requisitos establecidos por la autoridad competente, tendrán el visto bueno del DNO-AVSEC y serán enviados a la GNSA para su aprobación.
- g. La GNSA elaborará una resolución de aprobación a los programas aceptados en la que le asignará un código de aprobación y hará entrega de dicha resolución al interesado.
- h. En el caso del PNCC, PNISAC y otros manuales o programas nacionales, el responsable de elaborar y revisar el programa, será el departamento encargado de verificar el cumplimiento del mismo.
- i. Si los programas nacionales PNSAC, PNCC, PNISAC y otros manuales o programas nacionales cumplen con todos los requisitos establecidos por la autoridad competente, se remitirán a la GNSA para su autorización y está los enviará al Director General de Aeronáutica Civil para su aprobación.

- j. Cuando existan cambios sustanciales en las operaciones de seguridad de la aviación civil que hagan necesario un replanteamiento en los Programas Nacionales PNSAC, PNCC, PNISAC, PSA, PSE y manuales si los poseen o cuando la Regulación de Seguridad Aeroportuaria (RAC-17) sufra modificaciones. Los Explotadores de aeronaves, Aeropuertos, Explotadores Terrestres, Agentes Acreditados y otras entidades involucradas que participen en la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil, deberán realizar el presente procedimiento para actualizar y aprobar sus programas.