

Manual de formación para personas que requieran libre acceso a ZRS



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	Actualización del formato oficial

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
N/A	Reglamento (CE) 300 / 2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la Aviación Civil.
N/A	Reglamento (UE) 2015/1998, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.
N/A	Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica.
N/A	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNS)
N/A	Programa Nacional de Formación de Seguridad de la Aviación Civil (PNF)
N/A	Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AVSEC	AVIATION SECURITY
DSACPU	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PROTECCIÓN AL USUARIO
CEAC	CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL
CE	COMISIÓN EUROPEA
DSF	DEPARTAMENTO DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD
DSAC	DIVISIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
PNC	PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	6
2.	OBJETO Y ALCANCE.....	6
3.	DEFINICIONES.....	6
4.	CONTENDO DEL DOCUMENTO	9
4.1.	Actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales.....	9
4.1.1.	<i>Definición de acto de interferencia ilícita. PNS parte pública.....</i>	<i>9</i>
4.1.2.	<i>Actos terroristas y amenazas reales</i>	<i>10</i>
4.1.3.	<i>Medidas de seguridad.....</i>	<i>11</i>
4.2.	Concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización	12
4.2.1.	<i>Normativa Internacional.....</i>	<i>12</i>
4.2.2.	<i>Normativa Europea.....</i>	<i>12</i>
4.2.3.	<i>Normativa Nacional.....</i>	<i>13</i>
4.2.4.	<i>Cultura de seguridad de la aviación.....</i>	<i>13</i>
4.3.	Objetivos y organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad	14
4.3.1.	<i>Definición de seguridad aeroportuaria</i>	<i>14</i>
4.3.2.	<i>Factores de la seguridad aeroportuaria</i>	<i>14</i>
4.3.3.	<i>Organismos nacionales e internacionales implicados en la seguridad de la aviación civil ...</i>	<i>15</i>
4.3.4.	<i>Organismos y entidades que realizan los controles de seguridad y la vigilancia</i>	<i>15</i>
4.3.5.	<i>Importancia de la comunicación y colaboración entre organismos y entidades.....</i>	<i>16</i>
4.4.	Configuración de los puntos de control y los procesos de inspección	16
4.4.1.	<i>Introducción: Definición y funciones del aeropuerto</i>	<i>16</i>
4.4.2.	<i>Definición de zonas delimitadas por seguridad y sus requerimientos de acceso</i>	<i>16</i>
4.4.3.	<i>Movimiento por el aeropuerto cumpliendo las normas de seguridad.....</i>	<i>19</i>
4.5.	Procedimiento de control de accesos y control de seguridad.....	19
4.5.1.	<i>Definiciones: Control de acceso y control de seguridad.....</i>	<i>19</i>
4.5.2.	<i>¿Quién realiza los controles de seguridad?</i>	<i>20</i>
4.5.3.	<i>Personas obligadas a pasar un control de seguridad</i>	<i>20</i>
4.5.4.	<i>Equipos utilizados</i>	<i>21</i>
4.5.5.	<i>Artículos prohibidos en zona restringida de seguridad.....</i>	<i>21</i>
4.6.	Acreditaciones y autorizaciones utilizadas en los aeropuertos.....	24
4.6.1.	<i>Definición de acreditación y autorización.....</i>	<i>24</i>
4.6.2.	<i>Tipos y finalidad de las acreditaciones. Zonas de validez</i>	<i>24</i>
4.6.3.	<i>Tipos y finalidad de las autorizaciones de vehículos. Zonas de validez</i>	<i>26</i>

4.6.4.	<i>Normas de utilización de las acreditaciones.....</i>	28
4.6.5.	<i>Normas de utilización de las autorizaciones.....</i>	30
4.6.6.	<i>Incumplimiento de las normas de utilización y sus consecuencias.....</i>	31
4.7.	<i>Procedimiento de notificación.....</i>	31
4.8.	<i>Actuación en caso de incidencias de seguridad.....</i>	32
4.8.1.	<i>Procedimiento de actuación frente a la presencia de un objeto sospechoso</i>	32
4.8.2.	<i>Procedimiento de actuación ante una amenaza telefónica</i>	32
4.8.3.	<i>Procedimiento de actuación ante una amenaza en persona.....</i>	33

1. INTRODUCCIÓN

El manual objeto de este documento deberá servir como guía al colectivo de instructores AVSEC (independiente de su habilitación), para la elaboración del curso de SECURITY que deberá recibir el personal que requiera acceso libre a zona restringida de seguridad de un aeropuerto (ZRS).

2. OBJETO Y ALCANCE

El objetivo de este manual es establecer una guía con el contenido mínimo y estructura del módulo “Formación de personas, a excepción de los pasajeros, que requieran libre acceso a Zona Restringida de Seguridad (Formación Básica de Concienciación en Seguridad)” en cumplimiento con el punto 11.2.6. del Reg. (UE) Nº2015/1998 y del Programa Nacional de Seguridad.

Los instructores certificados podrán modificar la estructura, contenido y formato del curso para adaptarlo a los distintos tipos de formación siempre y cuando se incluyan los conceptos mínimos determinados en el presente manual y se justifique documentalmente a requerimiento de la Autoridad competente, pudiendo añadir la información de carácter público que considere oportuna, así como con los medios gráficos, sonoros o informáticos que estime oportunos.

3. DEFINICIONES

Acto de Interferencia Ilícita Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves;
- Destrucción de una aeronave en servicio;
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos 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;
- 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.

Área de maniobras	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
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 la(s) plataforma(s).
Autoridad aeroportuaria	La Autoridad aeroportuaria en cada aeropuerto será el Director de Aeropuerto o Delegado de Aena en las Bases Aéreas y aeródromos militares abiertos al tráfico civil en su ámbito de competencia. Estos últimos deberán coordinar las acciones de aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil con el Jefe de la Base Aérea como responsable único de la seguridad de la misma, en la que están incluidas las Instalaciones cedidas en uso a Aena.
Autorización / Acreditación	Cualquiera de los soportes (tarjeta, cartulina, pegatina autoadhesiva, u otro documento) expedido a las personas/vehículos que necesiten acreditación o autorización para tener acceso a ciertas zonas de los aeropuertos.
Certificación	A efectos del presente procedimiento, se entenderá por “certificación” toda evaluación formal y confirmación por parte o por cuenta de la Autoridad competente que indique que la persona en cuestión ha superado el período formativo pertinente y que posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones y tareas encomendadas de forma satisfactoria.
Control de acceso	Punto dotado de recursos humanos y técnicos, destinado a conseguir que en cada zona sólo se encuentren las personas y vehículos autorizados para ello.
Lado aire	La zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a la que está restringido el acceso por motivos de seguridad aeroportuaria.
Lado tierra	La zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es una zona de operaciones.
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.

Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNC)	Es el programa relativo al control de la calidad de aplicación en todos los términos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, según lo establecido en el Artículo 11 del Reglamento (CE) nº 300/2008. Contempla los conceptos de supervisión, identificación de deficiencias y aplicación de medidas correctoras para garantizar y mantener la eficacia del citado Programa.
Programa Nacional de Formación sobre Seguridad en la Aviación Civil (PNF)	Es el programa, promovido y aplicado por la Autoridad competente de Seguridad, que establece la política de formación en esta materia con especial referencia a la promoción de la seguridad, cursos según especialidades temáticas y destinatarios, formadores, requisitos de personal en relación con la seguridad, así como los procesos de adiestramiento del personal auditor.
Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS)	Es el conjunto de regulaciones, prácticas y procedimientos adoptados por cada Estado Miembro, según lo establecido en el Artículo 10 del Reglamento (CE) nº 300/2008 con la finalidad de garantizar la aplicación de las normas comunes sobre medidas de seguridad de la aviación civil en su territorio nacional y espacio aéreo.
Zona de Acceso controlado	Son aquellas zonas, en las que el acceso es controlado para que sólo acceda personal autorizado, y donde no es necesario realizar un control de seguridad.
Zona Aeronáutica	La zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos cuyo acceso está controlado.
Zona Crítica	Zona especialmente sensible dentro de las zonas restringidas de seguridad que abarca al menos todas las áreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad y aquellas por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado, salvo si se trata de "equipaje seguro".
Zona Crítica Temporal de Seguridad	Estas zonas abarcan al menos todas las áreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad y aquellas por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado, salvo si se trata de "equipaje seguro". Se establecen cuando se cumplan ciertas condiciones determinadas por la Autoridad competente.

Zona Pública	Área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público en general.
Zona Restringida de Seguridad	Toda zona de un aeropuerto cuyo acceso está sujeto a un control de accesos y un control de seguridad. Cuando esto no sea posible, las personas y vehículos estarán sometidos a un control aleatorio para garantizar la seguridad. La zona restringida de seguridad abarca al menos el área aeroportuaria a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado control, aquel por el que pueda circular o en el que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado salvo si se trata de “equipaje seguro”, y la zona aeroportuaria utilizada para el estacionamiento de toda aeronave sujeta a operaciones de carga o embarque.

4. CONTENIDO DEL DOCUMENTO

El contenido del “Manual de formación para personas que requieran libre acceso a ZRS (Formación de Básica Concienciación en Seguridad)” es el que establece el Programa Nacional de Formación en su apartado 11.2.6.2 y será desarrollado a continuación:

4.1. Actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales

4.1.1. Definición de acto de interferencia ilícita. PNS parte pública

Los ataques terroristas en el ámbito de la aviación civil se denominan actos de interferencia ilícita y se definen como los actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y el transporte aéreo, incluyendo sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- Apoderamiento ilícito: nos referimos al secuestro de aviones en vuelo o en tierra.
- Destrucción de una aeronave en servicio.
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeropuertos.
- 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.

- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y el público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil. Por ejemplo, un falso aviso de bomba.

4.1.2. Actos terroristas y amenazas reales

El terrorismo se ha convertido en los últimos años en una de las mayores amenazas que afronta la humanidad. El terrorismo contra la aviación civil ha sido un riesgo desde hace décadas, y continúa siéndolo, por lo que salvaguardar la aviación civil de este tipo de actos es una preocupación constante por parte de todos los estamentos involucrados en el transporte aéreo.

Las consecuencias de los actos de interferencia ilícita en términos de vidas perdidas, pérdidas materiales e interrupciones y alteraciones de los servicios aéreos son casi incalculables. Estos actos reducen la capacidad funcional del transporte aéreo, siempre que se insinúan o desgraciadamente tienen lugar.

Uno de los actos de interferencia ilícita más conocidos es el que sufrió el Boeing-747 de Pan Am en la localidad de **Lockerbie, Escocia, ocurrido el 21 de diciembre de 1988**. Dicho vuelo cubría la ruta Frankfurt-Londres-New York, cuando una carga explosiva colocada en un equipaje de bodega provocó la muerte de 243 pasajeros, 16 miembros de la tripulación y otras 11 personas de la localidad de Lockerbie.

Los atentados del 11 de septiembre de 2001, sin duda, los ataques terroristas más terribles de la historia de la Aviación Civil, supusieron un antes y un después en cuanto a la normativa de seguridad para la aviación civil se refiere. Desde entonces, las medidas de seguridad se han incrementado mucho, dificultando progresivamente que algo así pueda volver a ocurrir.

Pero no podemos bajar la guardia, pues en los últimos años, los terroristas han mantenido el interés en cometer actos de interferencia ilícita como el intento frustrado de atentado en 2009 por un joven de 23 años perteneciente a Al Qaeda, en un avión con destino a Detroit desde Ámsterdam, que intentó volar el avión con 278 pasajeros a bordo; o el atentado en el Aeropuerto Internacional de **Moscú-Domodóvovo en enero de 2011** que dejó 35 muertos y más de 100 heridos tras explotar una bomba en el edificio terminal.

En España, por desgracia, hemos sufrido ataques terroristas como el atentado en el aparcamiento de la Terminal 4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, donde la explosión de una furgoneta bomba por parte de miembros de la organización terrorista ETA el 30 de diciembre de 2006, causó la muerte de dos personas, hirió a una veintena y provocó importantes destrozos en las infraestructuras del aeropuerto, así como suspensiones y retrasos en los vuelos.

El **31 de octubre de 2015 en Egipto**, el vuelo 9268 de la compañía Metrojet, entre el Aeropuerto Internacional de Sharm el-Sheij y el Aeropuerto Internacional Pulkovo en la ciudad rusa de San Petersburgo. El avión, era un Airbus A321-231 que llevaba 217 pasajeros y 7 tripulantes, y se estrelló 23 minutos después de despegar en la península del Sinaí, Egipto. Tras las investigaciones llevadas a cabo por el gobierno ruso, se determinó que un artefacto explosivo provocó dicha caída. El **22 de marzo de 2016**, se produjeron dos explosiones en la sala de salidas de la terminal del **Aeropuerto de Bruselas Zaventem** que provocaron al menos 14 muertos y decenas de heridos. Los atentados fueron realizados por seguidores del autoproclamado Estado Islámico.

A nivel internacional, se revisan continuamente las actuales y nuevas amenazas para establecer nuevas medidas de seguridad específicas.

4.1.3. Medidas de seguridad

La seguridad aeroportuaria tiene un objetivo vital: proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (actos y tentativas destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y el transporte aéreo).

Con el objetivo de luchar contra los actos de interferencia ilícita la seguridad aeroportuaria centra su trabajo en varias medidas:

- Comunicación y colaboración entre todos los organismos implicados.
- Control del movimiento de personas y vehículos en los accesos a las zonas restringidas de seguridad.
- Vigilancia de las zonas vulnerables del aeropuerto. Todas son zonas vulnerables, pero algunas (comunicaciones, central eléctrica...) son especialmente delicadas, ya que con un pequeño esfuerzo puede hacerse un gran daño.
- Inspección de personas, de los artículos que llevan consigo, del equipaje de mano y facturado, de la carga, y correo, así como la inspección de las provisiones y suministros de las compañías aéreas y del aeropuerto.
- Elaboración y actualización de las medidas de seguridad necesarias para prevenir que se produzcan actos de interferencia ilícita. Por ejemplo, el Programa de seguridad del aeropuerto.

La capacidad para prevenir estos actos de interferencia ilícita depende principalmente de los sistemas de vigilancia y de las medidas adoptadas en materia de seguridad, así como de la forma en que se implementen éstas, de la formación del personal y de su mejora continua. Todas las medidas preventivas adoptadas para proteger la aviación civil y el transporte aéreo frente a actos de interferencia ilícita sólo pueden ser efectivas mediante el empleo de personal debidamente concienciado y formado.

La mejora de la prevención y el fortalecimiento de la seguridad de la aviación civil, se logra con el conocimiento de las amenazas reales a las que estamos expuestos, tanto los trabajadores en el entorno aeroportuario, como de las empresas que intervienen en el transporte y almacenamiento de carga y provisiones.

A través del conocimiento de los riesgos inherentes a nuestra labor y mediante la observancia de las medidas y controles de seguridad implantados, podemos marcar la diferencia y contribuir activamente al fortalecimiento de la seguridad.

4.2. Concienciación sobre los requisitos legales pertinentes y conocimiento de los elementos que contribuyen a la creación de una cultura de la seguridad sólida y resiliente en el lugar de trabajo y en el ámbito de la aviación, incluidos, entre otros, la amenaza interior y la radicalización

Las disposiciones legales pertinentes son un conjunto de normas, procedimientos, y leyes cuyo cumplimiento es obligatorio. Hay una normativa internacional para unificar criterios entre los distintos estados y una normativa nacional que regula en cada país.

4.2.1. Normativa Internacional

La normativa de referencia en cuanto a seguridad aeroportuaria sigue un desarrollo continuo a lo largo del tiempo.

OACI, Chicago (1944)

El origen de la normativa parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que en su Anexo 17 al convenio de Chicago de 1944 establece las normas y recomendaciones generales en materia de seguridad para el transporte aéreo con el objetivo de estandarizar medidas a nivel mundial.

CEAC, Doc. 30 (1985)

La CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil) desarrolla en 1985 el Documento 30, Vol II que establece recomendaciones en materia de seguridad para el transporte aéreo a nivel europeo, desarrollando y ampliando las normas y recomendaciones de OACI.

La creciente gravedad de las acciones terroristas, que han instrumentalizado la aviación civil con fines criminales, ha promovido la adopción de medidas de seguridad de obligado cumplimiento en el ámbito europeo, con objeto de adoptar una política de seguridad aérea común, coordinada y más eficiente.

4.2.2. Normativa Europea

Reglamento (CE) Nº 300/2008

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea elaboran el Reglamento (CE) Nº 300/2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil.

Este reglamento establece las normas comunes de obligado cumplimiento en todos los Estados pertenecientes a la Unión Europea, en él se pueden encontrar las principales definiciones que son de aplicación para la correcta implementación de la normativa.

Se puede decir que este reglamento establece “qué” es lo que se debe de cumplir.

Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998

La Comisión Europea elabora el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998, que establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes, desarrollando así el Reglamento 300/2008.

Se puede decir que este reglamento establece “cómo” se debe cumplir con la normativa.

Conforme al Reglamento (CE) Nº 300/08, todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil (PNS). Además, se debe adoptar a nivel nacional un Programa Nacional de Control de la Calidad (PNC) y un Programa Nacional de Formación (PNF).

4.2.3. Normativa Nacional

La normativa nacional de referencia se resume a continuación:

Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea

Tiene por finalidad preservar la seguridad, el orden y la fluidez del transporte aéreo de acuerdo con los principios y normas de Derecho internacional reguladores de la aviación civil. Esta ley establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica y las obligaciones por razones de seguridad aérea, lo que implica que las personas que no cumplan la normativa de seguridad aeroportuaria podrán sufrir sanciones.

Real Decreto 550/2006

Este Real Decreto designa a la Autoridad Competente (Secretario General de Transportes), responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil. Determina también la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad.

Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS)

Tiene como finalidad establecer la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves y aeropuertos y sus instalaciones frente a actos de interferencia ilícita. Este documento es un documento vivo que se actualiza a medida que la normativa a nivel internacional sufre modificaciones o entran en vigor nuevos Reglamentos Europeos.

Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNC)

Su objetivo es evaluar, por medio de actividades de control, regulares y periódicas, el cumplimiento de las medidas de seguridad recogidas en el Programa Nacional de Seguridad (PNS). Está dirigido a todos los sujetos obligados a cumplir con las medidas de seguridad establecidas en el PNS.

Programa Nacional de Formación de la Seguridad de la Aviación Civil (PNF)

Su finalidad es garantizar que todo el personal implicado en la actividad aeroportuaria en particular y aeronáutica en general, tiene los conocimientos necesarios de acuerdo a su ocupación, para aplicar de forma efectiva las medidas de seguridad.

4.2.4. Cultura de seguridad de la aviación

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ha desarrollado un conjunto de iniciativas, planteadas originalmente por OACI y siendo obligatorias por la normativa comunitaria, encaminadas a implementar una Cultura de la Seguridad de la aviación en todas las entidades del sector. A tal efecto, se puede consultar el [Manual de Herramientas para reforzar la Cultura de Seguridad de la Aviación](#) y el [Material Guía sobre Amenaza Interna y Radicalización](#).

Ambos documentos se encuentran a disposición de los Instructores AVSEC Certificados, a través de la Web Planes de Formación, y podrán ser utilizados en los cursos de formación en seguridad para

el desarrollo del contenido de los módulos de formación necesarios para la adquisición de las distintas competencias. Pudiendo ser adaptado su contenido por parte de los Instructores AVSEC.

4.3. Objetivos y organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad

4.3.1. Definición de seguridad aeroportuaria

Según el Anexo 17 de la OACI, la seguridad aeroportuaria es la combinación de medidas, recursos humanos y materiales destinados a proteger la aviación civil y el transporte aéreo contra actos de interferencia ilícita.

Con ello se pretende garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra, el público en general, las aeronaves, los aeropuertos y sus instalaciones.

4.3.2. Factores de la seguridad aeroportuaria

Para conseguir el objetivo de la seguridad aeroportuaria son necesarios varios factores como la combinación de medidas, recursos humanos y recursos materiales destinados a proteger a la aviación civil y el transporte aéreo frente a actos de interferencia ilícita; los cuales se materializan en:

Legislación

La existencia de una legislación o normativa, cuyo cumplimiento es obligatorio:

- A nivel internacional, para unificar criterios entre Estados.
- A nivel nacional, para regular la materia de forma concreta en cada país.

Personal Cualificado

La existencia de personal cualificado encargado de velar por la seguridad en los aeropuertos. En España realizan esta función tres organismos:

- Las FFCCS (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad): Guardia Civil, Cuerpo Nacional de Policía y Policías Autonómicas, cuando proceda.
- Las empresas de seguridad privada, contratadas por el gestor aeroportuario, realizan tareas de apoyo y complementan las obligaciones de las FFCCS.
- El personal de seguridad del propio aeropuerto: compuesto por el Responsable de Seguridad y el personal técnico de la Oficina de Seguridad.

Procedimientos y Recursos

La existencia de unos procedimientos y recursos técnicos, que hagan posible el trabajo de los responsables de seguridad, por ejemplo:

- Sistemas de control de acceso.
- Equipos de inspección: máquinas de rayos X, arcos detectores de metales, etc.
- Procedimientos de inspección de empleados, de acreditación de personas, etc.

4.3.3. Organismos nacionales e internacionales implicados en la seguridad de la aviación civil

A nivel nacional, el primer responsable, como Autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, es el Secretario General de Transportes y Movilidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) quien delega en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) el desarrollo y los aspectos prácticos de la implantación del Programa Nacional de Seguridad.

A nivel local, en los aeropuertos, los organismos más directamente implicados son:

- **Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado:** Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía.
- **Gestor aeroportuario:** oficina central, a través de la dirección dedicada a la seguridad aeroportuaria; oficina de seguridad del aeropuerto y seguridad privada contratada por el gestor aeroportuario.

Sin olvidar que, aunque no estén relacionadas directamente con la seguridad, cualquier entidad que trabaja en el aeropuerto está implicada en la seguridad del mismo.

Además de los organismos nacionales con responsabilidad en materia de seguridad de la aviación civil, hay otros organismos internacionales implicados:

OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)

Desarrolla en el Anexo 17 al Convenio de Chicago normas y métodos recomendados sobre Seguridad de la Aviación Civil a nivel internacional para todos los países contratantes.

CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil)

Desarrolla, a nivel europeo en el Documento 30 parte II, recomendaciones en materia de seguridad de la Aviación Civil con el objetivo de estandarizar los requisitos de seguridad entre sus estados miembros.

UE (Unión Europea)

La UE elabora la normativa de seguridad en el ámbito europeo de obligado cumplimiento para todos los países miembros.

La UE (a nivel europeo), OACI (en el ámbito internacional) y AESA (a nivel nacional) verifican mediante controles de calidad (auditorías, inspecciones y ensayos) en los aeropuertos el cumplimiento de las medidas de seguridad a las que obliga la normativa correspondiente.

Todos debemos ser conscientes de que pueden auditarnos en cualquier momento.

4.3.4. Organismos y entidades que realizan los controles de seguridad y la vigilancia

El objetivo del control de seguridad es que no se introduzcan ni en las aeronaves ni en la Zona Restringida de Seguridad objetos prohibidos con los cuales se pueda perpetrar un acto de interferencia ilícita. La inspección y control de seguridad afecta a los trabajadores y a sus pertenencias, a los pasajeros, al equipaje de mano y facturado, a la carga, mensajería, paquetes exprés y correo, así como a las provisiones y suministros que accedan a Zona Restringida de Seguridad.

La responsabilidad de las inspecciones recae en la Guardia Civil. El personal de seguridad privada apoya a la Guardia Civil en las tareas de inspección y son contratados por el gestor aeroportuario.

Por otra parte, tanto el personal de las FFCCSE como el de seguridad privada son responsables de vigilar las dependencias aeroportuarias.

4.3.5. Importancia de la comunicación y colaboración entre organismos y entidades

Los trabajadores deben ser conscientes de la importancia de informar a los responsables funcionales en cada entidad, a la oficina de seguridad o a las FFCCS sobre comportamientos sospechosos o hechos extraños. Es fundamental que colaboren conociendo y cumpliendo la normativa, observando su entorno, informando de las situaciones anómalas, así como tomando precauciones con los objetos sospechosos.

Una buena coordinación y colaboración entre todos los grupos involucrados en la seguridad es esencial para la eficacia y eficiencia de la misma.

4.4. Configuración de los puntos de control y los procesos de inspección

4.4.1. Introducción: Definición y funciones del aeropuerto

Un aeropuerto es un conjunto de instalaciones y superficie de terreno especialmente habilitados como puerto de entrada y salida de aeronaves, para el tráfico aéreo nacional e internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y demás procedimientos.

Aunque la principal misión del aeropuerto es permitir las operaciones de aeronaves que transportan pasajeros, equipajes y carga, también satisface necesidades de otra naturaleza: comercial, industrial, de servicios, negocios y turismo.

Por ello es muy importante tener presente que el aeropuerto debe estar al servicio de las personas.

El gran número de personas que realizan su actividad laboral en los aeropuertos y el número de usuarios de los mismos, además del alto coste de las instalaciones y aeronaves hace que la seguridad sea uno de los pilares básicos del transporte aéreo.

4.4.2. Definición de zonas delimitadas por seguridad y sus requerimientos de acceso

En función de su accesibilidad, hay dos grandes zonas en un aeropuerto: lado tierra, y zona de operaciones o lado aire,

Lado tierra: zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es una zona de operaciones. La zona pública o parte de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público en general, forma parte del lado tierra. Por ejemplo, las salas de facturación y venta de billetes, las salas de espera de llegadas, las zonas comerciales y de restauración antes del control de seguridad, los aparcamientos y algunas oficinas.

Lado Aire o Zona de operaciones: es la zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a las que está restringido el acceso por motivos de seguridad aeroportuaria. Dentro del Lado Aire existen:

- **Zona de acceso controlado:** aquella zona en la que el acceso es controlado de alguna manera (lectoras, tornos, vigilantes de seguridad, etc.) por motivos de seguridad aeroportuaria, de modo que accede únicamente personal autorizado, pero no se efectúan inspecciones sobre el personal ni sobre sus objetos. Son zonas de acceso controlado, por ejemplo, las salas de recogida de equipajes.
- **Zona restringida de seguridad:** aquella zona cuyo acceso está sujeto a un control de accesos y a una inspección o control de seguridad para garantizar la seguridad de la aviación civil, evitando la introducción de artículos prohibidos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

La zona restringida de seguridad abarca al menos el área aeroportuaria a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad, aquel por el que pueda circular o en el que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado salvo si se trata de <<equipaje seguro>>, y la zona aeroportuaria utilizada para el estacionamiento de toda aeronave sujeta a operaciones de carga o embarque.

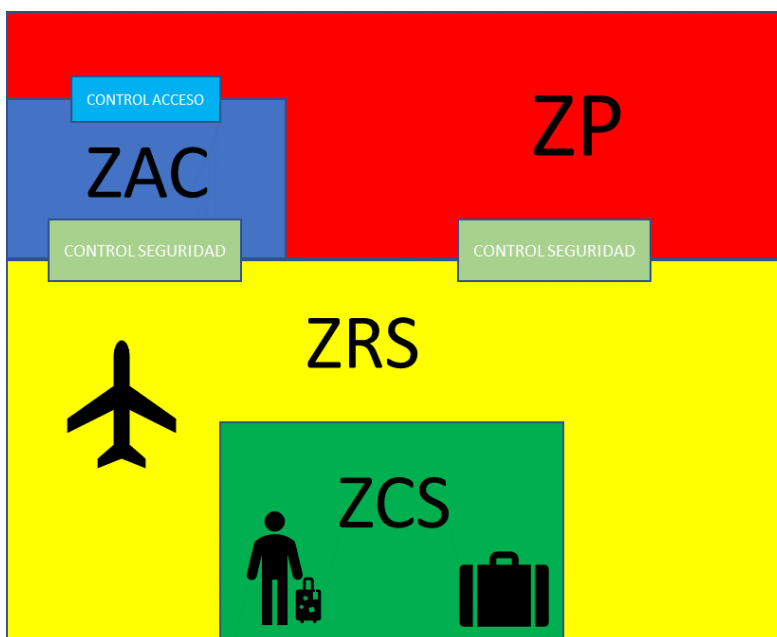
Estas zonas comprenden, entre otras, plataforma*, patio de carrillos** y áreas de embarque***.

**Plataforma:* área concreta 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.

***Patio de carrillos:* espacio en el que se prepara, se inspecciona, se clasifica en función del vuelo, se almacena y se protege el equipaje facturado hasta su transporte a las aeronaves.

****Áreas de embarque:* zonas donde esperan los pasajeros antes de acceder a la aeronave.

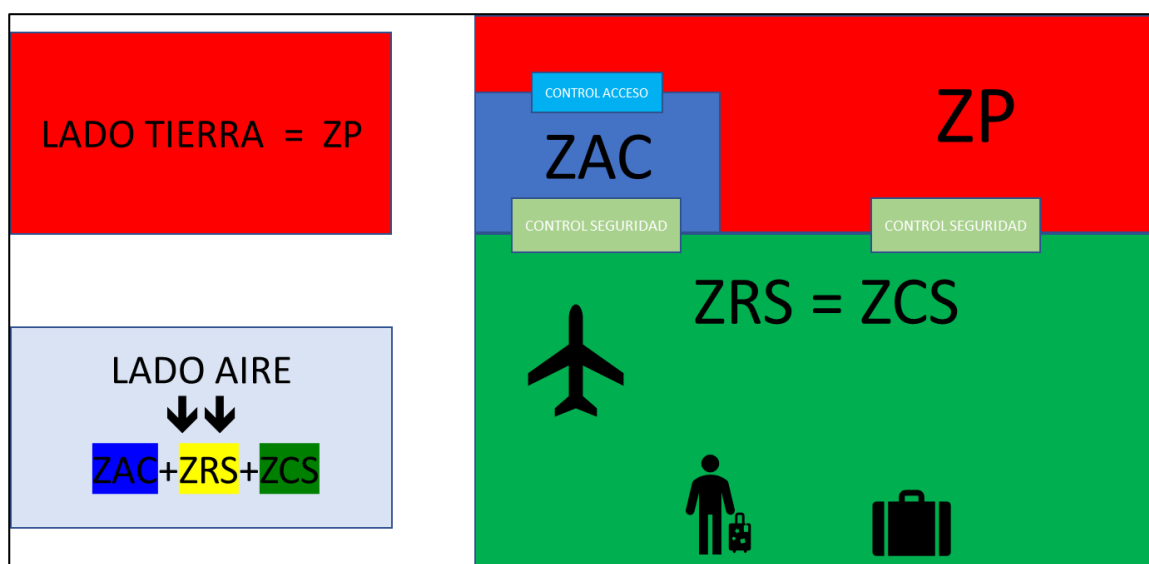
- **Zona crítica de seguridad:** zona especialmente sensible dentro de las zonas restringidas de seguridad que abarca al menos todas las aéreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad y aquellas por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje facturado pendiente de embarque ya controlado salvo si se trata de <<equipaje seguro>>. Todas las personas, sus pertenencias y los vehículos que accedan a esta zona deberán ser objeto de una inspección.



En la mayoría de los aeropuertos españoles la zona crítica de seguridad coincide con la zona restringida de seguridad.

El acceso a zonas restringidas de seguridad se limitará a:

- Pasajeros provistos de tarjeta de embarque, aceptada para viajes con un transportista aéreo.
- Personal y vehículos autorizados para el acceso a zonas restringidas de seguridad.
- Tripulaciones.
- Personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil provisto del correspondiente carné y orden de actuación.



4.4.3. Movimiento por el aeropuerto cumpliendo las normas de seguridad

Es muy importante respetar los accesos y atender a las normas de los responsables de seguridad. Los puestos de control están establecidos para garantizar la seguridad. Se debe tomar especial atención a que una persona sin permiso para determinadas zonas pudiera acceder aprovechando el acceso de un trabajador.

Los trabajadores deben acceder a sus puestos de trabajo por los accesos establecidos mediante los siguientes sistemas:

- **Control de accesos a las zonas de acceso controlado:** identificación sin inspección o lectores de acreditaciones.
- **Acceso a la zona restringida de seguridad o a la zona crítica de seguridad:** pasando el control de seguridad que implicará la inspección de personas y objetos personales, vehículos y sus ocupantes, así como la mercancía. Sólo se autorizará el acceso a estas zonas a las personas o vehículos que tengan un motivo legítimo para encontrarse en ellas.

Las distintas zonas de un aeropuerto deben estar perfectamente delimitadas y separadas unas de otras con barreras de seguridad. Todo el recinto debe estar vallado con un vallado perimetral sujeto a unos requisitos específicos y sometido a revisiones periódicas.

La acreditación se deberá llevar en un lugar visible, al menos mientras el titular se halle en zonas restringidas de seguridad. Existen requisitos adicionales aplicables a las acreditaciones del personal del aeropuerto.

4.5. Procedimiento de control de accesos y control de seguridad

4.5.1. Definiciones: Control de acceso y control de seguridad

- El **control de accesos** es un punto dotado de recursos humanos y técnicos, destinado a conseguir que en cada zona del aeropuerto sólo se encuentren las personas y vehículos autorizados para ello.

Este control suele consistir en pasar la acreditación aeroportuaria, junto con un PIN/Código Personal, por un lector con teclado, que franqueará el paso a través de un tornillo o de una puerta, estando vigilado dicho acceso, generalmente por personal de seguridad privada, que debe solicitar la identificación aeroportuaria del trabajador en cualquier momento.

Para lo cual, se debe comprobar la validez de la acreditación aeroportuaria o la autorización del vehículo y si se corresponde con el titular, en el caso de la acreditación, o con el vehículo, en el caso de la autorización.

Los trabajadores del aeropuerto que sólo accedan a sus oficinas situadas en zona de acceso controlado deben siempre pasar un control de acceso.

Los trabajadores del aeropuerto que accedan a zona restringida de seguridad deberán pasar un control de acceso y un control de seguridad.

- Los **controles de seguridad** son puntos dotados de recursos humanos y técnicos destinados a evitar que se introduzcan artículos prohibidos que pudieran utilizarse para cometer actos ilícitos.

La normativa vigente prohíbe la entrada de dichos artículos llamados “artículos prohibidos” en la zona restringida de seguridad del aeropuerto y en las aeronaves. Para prevenir que estos artículos sean introducidos, se realizan controles de seguridad a los pasajeros y su equipaje de mano*, al equipaje de bodega**, al personal del aeropuerto y a sus pertenencias, a los suministros y provisiones de a bordo y a los vehículos y su mercancía, antes de acceder a estas aéreas sensibles.

Los controles de seguridad consisten en comprobaciones mediante distintos métodos de inspección que van desde la inspección manual, la utilización de medios técnicos como arcos detectores de metales, equipos de inspección de Rayos X, equipos detectores de trazas de explosivos (ETD), hasta incluso la posibilidad de utilizar perros detectores de explosivos (EDD) o los denominados escáneres de seguridad (SSc).

Además de la utilización de equipos de inspección para llevar a cabo los controles de seguridad, la normativa exige que el personal de seguridad realice inspecciones manuales tanto a las personas (trabajadores y pasajeros) como a los objetos que llevan consigo.

**Equipaje de mano: se entiende como equipaje de mano aquel destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave por un pasajero.*

***Equipaje de bodega: se entiende como equipaje de bodega aquel destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave.*

4.5.2. ¿Quién realiza los controles de seguridad?

Los controles de seguridad son realizados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (en particular por Guardia Civil) y por vigilantes de seguridad privada que actúan de apoyo a las citadas FFCCS.

4.5.3. Personas obligadas a pasar un control de seguridad

Además de los pasajeros y su equipaje, todo el personal, incluida la tripulación, así como los objetos que lleven consigo están obligados a pasar un control de seguridad antes de autorizar su acceso a las zonas restringidas de seguridad para asegurar que no se introducen artículos prohibidos en dicha zona.

En el caso del control de seguridad de vehículos se inspeccionará a los vehículos y a sus ocupantes y a la mercancía. El conductor y los ocupantes del vehículo no estarán en su interior mientras se realiza la inspección. Así mismo se les instará a sacar todas sus pertenencias personales del vehículo de cara a la inspección.

Existen algunas diferencias entre el control de seguridad al que se someten los empleados respecto al de pasajeros, como por ejemplo eximir a los empleados de la obligación de quitarse los abrigos o chaquetas antes de pasar el control de seguridad, así como de extraer los dispositivos eléctricos de gran tamaño (ordenadores portátiles) de las bolsas.

El control de las personas que no sean pasajeros y de sus objetos transportados deberá seguir disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

4.5.4. Equipos utilizados

Por lo tanto, los controles de seguridad consisten en la utilización de medios técnicos y humanos que pueden impedir la introducción de artículos prohibidos. Son inspecciones que se llevan a cabo empleando diferentes equipos de inspección, a continuación, tenemos los más comúnmente utilizados:

Arcos detectores de metales:

Se emplean para inspeccionar a las personas y verificar que éstas no acceden con objetos metálicos prohibidos. Antes de pasar a través de él, se deberá depositar las pertenencias, en las bandejas dispuestas para la inspección con equipo de rayos-X.

Detectores manuales de metales:

Es un equipo *auxiliar* que puede ser utilizado para la inspección de personas.

Equipos de Rayos X:

Todas las pertenencias/objetos, tales como: bolsos, mochilas, incluso zapatos cuando así sea requerido por el personal de seguridad, deben ser inspeccionados con un equipo de rayos-X.

Detector de metales en calzado:

Se utilizan como método *auxiliar* para inspeccionar el calzado de las personas y comprobar que no se transportan en ellos objetos metálicos prohibidos.

Equipo de detección de trazas de explosivos:

Se emplean para detectar en pasajeros, equipaje de cabina, trabajadores, pertenencias... aún en cantidades ínfimas, la presencia de materiales explosivos.

4.5.5. Artículos prohibidos en zona restringida de seguridad

El presente apartado tiene como objetivo definir cuáles son los objetos prohibidos para los empleados, cuáles son los objetos permitidos para los empleados pero que deben ser custodiados para mantenerlos inaccesibles a los pasajeros, así como las exenciones para acceder con artículos prohibidos a ZRS.

4.5.5.1. Objetos prohibidos para los trabajadores

A continuación, se describen **todas las categorías de objetos prohibidos para personas distintas de los pasajeros, los cuales no podrán ser introducidos en las zonas restringidas de seguridad.**

ARMAS DE FUEGO Y OTROS DISPOSITIVOS QUE DESCARGUEN PROYECTILES

Cualquier objeto que pueda utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves mediante la descarga de un proyectil entre los que se incluyen:

- Todo tipo de armas de fuego pistolas, revólveres, rifles o escopetas.
- Pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales.
- Piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas.

- Armas de aire comprimido y CO2, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines.
- Pistolas lanza-bengalas y pistolas “estárter” o de señalización.
- Arcos, ballestas y flechas.
- Hondas y tirachinas.
- Arpones y fusiles de pesca.

DISPOSITIVOS PARA ATURDIR

Dispositivos destinados específicamente a aturdir o inmovilizar, entre los que se incluyen:

- Dispositivos para provocar descargas, tales como pistolas para aturdir, pistolas eléctricas “Taser” o bastones para aturdir.
- Aturridores para animales y pistolas matarife.
- Productos químicos, gases y nebulizadores neutralizantes o incapacitantes tales como macis, rociadores de sustancias picantes, aerosoles de pimienta, gases lacrimógenos, rociadores de ácido y aerosoles repelentes de animales.

SUSTANCIAS Y DISPOSITIVOS EXPLOSIVOS E INCENDIARIOS

Cualquier sustancia y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse o parezca que puedan utilizarse para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave como son:

- Municiones.
- Fulminantes.
- Detonadores y espoletas.
- Reproducciones o imitaciones de dispositivos explosivos.
- Minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar.
- Fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia.
- Botes de humo y cartuchos generadores de humo.
- Dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

Así mismo, serán objetos prohibidos cualquier otro artículo que pueda utilizarse para causar lesiones graves y no se utilice normalmente en las zonas restringidas de seguridad, como equipos para artes marciales, espadas, sables...

Además de los artículos prohibidos descritos, **el personal de seguridad podrá prohibir la entrada en la zona restringida de seguridad del aeropuerto, de otros objetos distintos de los que se han enumerado y que susciten su recelo.**

4.5.5.2. Objetos permitidos para el personal, pero inaccesibles a los pasajeros

Por otra parte, los trabajadores que utilicen e introduzcan en zona restringida de seguridad los artículos listados a continuación, sin ser artículos prohibidos para los empleados, deberán custodiarlos y evitar que sean accesibles para los pasajeros. Asimismo, podrán almacenar dichos

artículos en la propia zona restringida de seguridad, siempre que no sean accesibles para los pasajeros.

OBJETOS DE PUNTA AFILADA O BORDE CORTANTE

Objetos de punta afilada o un borde cortante, incluidos:

- Artículos concebidos para cortar, tales como hachas, hachuelas y hendidoras.
- Piquetas y picos para hielo.
- Navajas y cuchillas de afeitar.
- Cortadores de cajas.
- Cuchillos y navajas cuyas hojas superen los 6cm de longitud.
- Tijeras cuyas hojas superen los 6 cm de longitud.

HERRAMIENTAS DE TRABAJO

Herramientas de trabajo, entre las que se incluyen:

- Palancas.
- Taladros y brocas, incluidos taladros eléctricos portátiles sin cable.
- Herramientas dotadas de una hoja o eje de más de 6 cm de longitud que puedan ser usadas como arma, tales como los destornilladores y formones.
- Sierras, incluidas sierras eléctricas portátiles sin cable.
- Sopletes.
- Pistolas de proyectil fijo y pistolas grapadoras.

4.5.5.3. Exenciones

Como trabajadores del aeropuerto todos debemos conocer qué objetos no pueden introducirse en la zona restringida de seguridad. Sin embargo, **existen exenciones para algunos trabajadores del aeropuerto** para llevar determinados artículos prohibidos en función de la tarea a realizar.

Podrán introducirse por parte del personal del aeropuerto aquellos artículos prohibidos cuando se requieran para realizar tareas esenciales para el funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias o de la aeronave o para el cumplimiento de las obligaciones en vuelo, **previa autorización por parte de la Oficina de Seguridad**.

Las personas autorizadas a transportar uno o más artículos prohibidos se responsabilizarán de mantener dichos artículos bajo control, y abandonarán la zona restringida portándolos de vuelta o bien podrán almacenarlos en las zonas restringidas de seguridad, siempre que se mantengan en condiciones seguras, es decir, en oficinas con dispositivos de cerradura con llave o en instalaciones custodiadas o vigiladas.

4.6. Acreditaciones y autorizaciones utilizadas en los aeropuertos

4.6.1. Definición de acreditación y autorización

Tanto las personas como los vehículos que realicen sus actividades en ciertas zonas del aeropuerto deberán poseer la acreditación o autorización correspondiente y llevarla perfectamente visible durante todo el tiempo que se encuentren en ella.

La **acreditación** aeroportuaria es cualquiera de los soportes, tarjeta, cartulina, pegatina autoadhesiva, etc., que se puede usar **para identificar y validar a la persona** que está autorizada a acceder a ciertas zonas del aeropuerto. Es concedida y emitida por la autoridad aeroportuaria.

La **autorización** de vehículo es cualquiera de los soportes, tarjeta, cartulina, pegatina autoadhesiva, etc., que se puede utilizar en el aeropuerto **para permitir a los vehículos el acceso a la zona de operaciones**. Es concedida y emitida por la Autoridad aeroportuaria.

4.6.2. Tipos y finalidad de las acreditaciones. Zonas de validez

Las acreditaciones de personas se deben conceder estrictamente para las zonas del aeropuerto donde se necesite acceder por necesidades operativas. Nunca se otorgarán por motivo de la categoría profesional.

La autoridad aeroportuaria sólo podrá emitir acreditaciones a Zona Restringida de Seguridad a aquellas personas que hayan superado una comprobación de antecedentes personales. En el proceso de solicitud de la acreditación aeroportuaria el trabajador autoriza a la consulta de los antecedentes penales por parte del Ministerio del Interior. En el BOE se publica el procedimiento de comprobación de antecedentes, así como los mecanismos de defensa que puede seguir el trabajador cuando el resultado de esta comprobación es NO Apto (ver apartado 10 del Adjunto H de la Resolución de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil).

Las zonas del aeropuerto para las que se permite el acceso se identifican con distintos colores:

ROJO

Autoriza la permanencia en las zonas públicas y en las oficinas del aeropuerto, que no se encuentren en zona restringida de seguridad.

AZUL

Permite la permanencia y el acceso por los pasos establecidos a las zonas del aeropuerto definidas como zonas de acceso controlado.

AMARILLO

Además de oficinas y zonas de acceso controlado (salas de recogida de equipajes, etc.), permite la permanencia y el acceso, por los pasos establecidos, a la zona restringida de seguridad situada en la zona aeronáutica, excepto al interior del edificio terminal, al patio de carrillos y al área de maniobras.

BLANCO

Además de oficinas y zonas de acceso controlado (salas de recogida de equipajes, etc.), permite la permanencia y el acceso por los pasos establecidos, a la zona restringida de seguridad situada en el interior del edificio terminal.

VERDE

Permite la permanencia y el acceso por los pasos establecidos a todas las zonas del aeropuerto o excepto al área de maniobras y al patio de carrillos.

Existen códigos o distintivos que conceden un permiso extra al portador de la acreditación. Estos distintivos autorizan al portador a acceder a una determinada zona del aeropuerto.

PISTA

La acreditación con “P” autoriza el acceso y permanencia a la zona de maniobras del aeropuerto (pistas, calles de salida, y rodaje y terreno circundante).

BANDA ROJA

La acreditación con banda roja autoriza el acceso y permanencia a la zona de composición de equipajes (Patio de Carrillos).

Esta acreditación se emite para personal cuya actividad laboral esté directamente relacionada con las actividades propias de esta zona, como es el caso, entre otros, del personal de asistencia en tierra encargado del tratamiento del equipaje de bodega

Además, se podrán definir **zonas diferenciadas dentro de las definidas por el código de colores** que incorporarán en la acreditación unas letras impresas para identificar la zona específica autorizada.

La acreditación deberá mostrar los datos que permitan identificar al trabajador, a la empresa, al aeropuerto y además la fecha de validez. Dichas acreditaciones, podrán tener carácter **definitivo o provisional** (permite el acceso a trabajadores que desarrollen su actividad en el aeropuerto por un periodo de entre 1 día y 6 meses).

Por otra parte, existen acreditaciones para personas que necesitan ir acompañadas. Las visitas y personas que tienen que acceder por motivos operativos deberán permanecer siempre acompañadas por personal autorizado por la autoridad aeroportuaria y que posea una acreditación aeroportuaria. La acreditación autoriza el acceso y permanencia a las zonas a las que está autorizada la persona acreditada que acompaña a la visita.

VISITAS: toda persona que esté autorizada a visitar alguna zona del aeropuerto cuyo acceso esté controlado, deberá llevar una acreditación que cumplirá los siguientes requisitos:

- Validez máxima de 1 día.
- Mostrará la letra V.
- Mostrará la fecha de validez.

ACCESO POR MOTIVOS OPERATIVOS: toda persona que esté autorizada por motivos operativos a acceder a alguna zona del aeropuerto cuyo acceso esté controlado, deberá llevar una acreditación que cumplirá los siguientes requisitos:

- Mostrará la fecha de validez

- Mostrará la letra A y autorizará el acceso y permanencia a las zonas a las que están autorizadas las personas acreditadas que acompañan a dicha persona.
- Las personas así acreditadas deberán permanecer acompañadas en todo momento por personal autorizado por la autoridad aeroportuaria y que posea una acreditación aeroportuaria.

Los acompañantes de las personas que acceden por motivos operativos a zonas restringidas de seguridad, deberán:

- a) disponer de una acreditación aeroportuaria, definitiva o provisional, válida,
- b) estar autorizados por la Autoridad aeroportuaria para las funciones de acompañante en las zonas restringidas de seguridad,
- c) acompañar en todo momento y sin perder de vista a la persona o personas que acompaña, y
- d) garantizar razonablemente el cumplimiento de las medidas de seguridad por parte de la persona acompañada.

Estas tarjetas autorizarán el acceso y permanencia a las zonas a las que están autorizadas las personas acreditadas que acompañan a dicha persona.

Por otra parte, tal y como se ha explicado en el apartado 2.3. OBJETIVOS Y ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD AÉREA, AESA (a nivel nacional) verifica mediante auditorías, inspecciones y ensayos en los aeropuertos que se cumplen las medidas de seguridad.

Con este fin el personal de AESA con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil cuenta con un documento emitido por la autoridad competente, denominado carné de personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil que, junto con la correspondiente designación para la actuación de inspección aeronáutica, habilita el acceso a las zonas restringidas del aeropuerto para la realización de las actividades inspectoras.

4.6.3. Tipos y finalidad de las autorizaciones de vehículos. Zonas de validez

La autoridad aeroportuaria expedirá una autorización específica por vehículo que indicará:

- La fecha de validez
- El número de autorización
- La matrícula del vehículo
- Zonas cuyo acceso se haya autorizado

Existen varios **tipos de autorización de vehículos según las zonas de validez:**

LETRA A SOBRE FONDO VERDE

Para vehículos del proveedor de servicios aeroportuarios y organismos oficiales.

Permite el acceso a la zona aeronáutica* exceptuando el área de maniobras**, salvo que esté expresamente autorizado con la letra P

La autorización tendrá impresa una letra A en negro sobre fondo verde, enmarcada con recuadro negro.

LETRA R SOBRE FONDO AMARILLO

Permite el acceso a la zona aeronáutica del aeropuerto, exceptuando al área de maniobras, salvo que esté expresamente autorizado con la letra P.

La autorización tendrá impresa una letra R en color negro sobre fondo amarillo, enmarcada con recuadro negro.

LETRA S SOBRE FONDO ROJO

Prohíbe el acceso al área de maniobras y a la plataforma *** (incluidas las vías de servicio de ésta).

La autorización tendrá impresa una letra S en color negro sobre fondo rojo, enmarcada con recuadro negro.

En el caso de vehículos que accedan a ciertas instalaciones en la zona de operaciones, se utilizará el mismo sistema de siglas que el previsto para personas.

LETRA A SOBRE FONDO AZUL

Para vehículos del proveedor de servicios aeroportuarios y organismos oficiales.

Prohíbe el acceso al área de maniobras y a la plataforma (incluidas las vías de servicio de ésta).

La autorización tendrá impresa una letra A en negro sobre fondo azul, enmarcada con recuadro negro.

En el caso de vehículos que accedan a ciertas instalaciones en la zona de operaciones, se utilizará el mismo sistema de siglas que el previsto para personas.

**Zona aeronáutica: zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos cuyo acceso está controlado.*

***Área de maniobras: parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.*

****Plataforma: área definida de 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.*

Además, las autorizaciones podrán tener carácter **definitivo o provisional** (validez máxima de 6 meses). La autorización de vehículos provisional deberá mostrar:

- La letra P (provisional), con el fondo de color correspondiente a la zona a la que está autorizado a acceder.
- Nombre de la empresa.
- Fecha de validez.
- Número de autorización.
- Matrícula.

4.6.4. Normas de utilización de las acreditaciones

Existen **normas obligatorias** que todo trabajador que tiene una acreditación debe cumplir. Estas son:

- **La acreditación es personal e intransferible**, sirviendo de identificación al interesado, por lo tanto, deberá custodiarla adecuadamente para evitar su extravío, hasta la caducidad que tenga impresa.
- Cuando exista alguna sospecha en el uso indebido de la acreditación, **las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado podrán solicitar el DNI**, tarjeta de residencia o pasaporte conforme a lo establecido en la Ley 1/92.
- Es obligatorio llevar la acreditación en sitio **bien visible** durante todo el tiempo en que el interesado se encuentre de servicio.
- La **acreditación personal debe mostrarse, siempre que así lo requieran las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o el personal de seguridad del aeropuerto**, que en caso de detectar que la acreditación está caducada, no corresponde con la persona que la lleva o presenta alguna irregularidad (falsificada, manipulada, ...) podrán retenerla de forma preventiva y entregarla en la Oficina de Seguridad.
- El titular de una acreditación que autoriza el **paso a zona restringida** deberá acceder a dicha zona únicamente **a través de los puntos establecidos** por la autoridad aeroportuaria, sometiéndose al correspondiente control de seguridad en dicho punto.
- El titular de una acreditación que autoriza el paso a una zona restringida **deberá asegurarse** de que las **puertas a través de las que accede con dicha acreditación quedan de nuevo cerradas**, evitando que otras personas puedan entrar.
- La acreditación personal, por sí misma, no autoriza la conducción de vehículos en plataforma para lo que es obligatorio disponer además del PCP (Permiso de Conducción en Plataforma) en vigor.
- Si por cualquier circunstancia se **extraviara la acreditación, es obligatorio comunicarlo** inmediatamente a la **Oficina de Seguridad del Aeropuerto**, ya sea por el interesado o por el representante de la empresa que hizo la solicitud.
- Si alguna persona, al incorporarse a su actividad en el aeropuerto, **por olvido** (no extravío), no dispusiera en ese momento de la acreditación, deberá pasar por la **Oficina de emisión de acreditaciones** o donde designe el aeropuerto en caso de estar ésta cerrada, para que le faciliten una provisional, con una validez máxima de 1 día.
- **La tarjeta, una vez caducada**, bien sea por extinción de la actividad de la empresa en el aeropuerto, la finalización o modificación de la relación contractual entre la empresa y trabajador o porque se haya cumplido la fecha de caducidad que lleva impresa, se deberá **devolver a la Oficina de Seguridad**, ya sea por el interesado, o por el representante de su empresa que hizo su solicitud.
- El titular de una acreditación está obligado a cumplir las órdenes, normas y directrices de la autoridad aeroportuaria o en quien se delegue.

Asimismo, los trabajadores acreditados deben respetar las siguientes **prohibiciones**:

- Está prohibido el **acceso y/o estancia en zonas distintas a las autorizadas**.
- Está prohibido utilizar la acreditación personal de acceso a zonas restringidas cuando su portador **no se encuentre de servicio**. Cuando un trabajador tenga una acreditación que le autorice a estar en la zona donde pueda haber pasajeros (color verde o blanca), este podrá estar en dicha zona aun no estando de servicio, excepto en las circunstancias que la autoridad aeroportuaria lo prohíba por razones de seguridad.
- Está prohibido **dejar la acreditación a otra persona**, independientemente de que haga uso o no de ella.
- Está prohibido **utilizar las acreditaciones una vez caducadas**.
- Está prohibido **facilitar el acceso a personas distintas a las que autoriza la acreditación**, independientemente de que estén o no autorizadas. Excepto en los siguientes casos:
 - Para acompañar a una persona cuya acreditación carezca de los medios técnicos para acceder a las zonas donde deba ir.
 - Cuando se esté facilitando el acceso a un pasajero provisto de tarjeta de embarque.
 - Cuando se facilite el acceso a tripulaciones. Las tripulaciones que no tengan acreditación aeroportuaria deberán ser acompañadas por un acompañante autorizado siempre que se encuentren en Zonas Restringidas de Seguridad y no estén en:
 - i. Áreas donde los pasajeros pueden estar presentes
 - ii. Áreas inmediatamente próximas a la aeronave en la cual acaban de llegar o van a salir
 - iii. Áreas designadas para tripulaciones
 - iv. Recorrido entre el terminal o punto de acceso y la aeronave en la que los miembros de la tripulación hayan llegado o vayan a salir.
 - Cuando se facilite el acceso al personal inspector provisto de carné de personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil en vigor y de la correspondiente orden de actuación.
- Está prohibido **acceder a la zona restringida evitando un control de seguridad**.
- Está prohibido acceder a la Zona Restringida de Seguridad con artículos prohibidos no autorizados.
- Está prohibido **alterar o falsificar la acreditación**.
- Está prohibido **utilizar una acreditación que no sea la propia**.
- Está prohibido utilizar la acreditación para fines distintos a los que ha sido emitida, en particular como autorización para circular en Plataforma.
- Está prohibido valerse de cualquier acción para acceder a zona restringida sin estar debidamente acreditado.
- Está prohibido acceder a Zona Restringida de Seguridad evitando un control de seguridad.

- Está prohibido acceder a Zona Restringida de Seguridad empleando medios o accesos diferentes a los establecidos (como forzar puertas de emergencia, activación de pulsadores de emergencia, etc).
- Está prohibido realizar fotografías y grabaciones sin contar con la correspondiente autorización expresa de la autoridad competente y/o aeroportuaria en las siguientes zonas:
 - Controles de acceso, casetas, puertas, tornos, mostradores, controles, sistema de circuito cerrado de televisión.
 - Controles de seguridad de pasajeros, tripulaciones y empleados.
 - Zonas críticas de seguridad tales como: patios de carrillos, vías de servicio, y plataforma.

4.6.5. Normas de utilización de las autorizaciones

Existen **normas obligatorias** para la utilización de las autorizaciones de vehículos:

- La autorización de vehículos es **intransferible** debiéndose custodiar debidamente para evitar su extravío.
- En **caso de extravío** es obligatorio que el representante de la empresa que hizo la solicitud lo **comunique inmediatamente a la Oficina de Seguridad del aeropuerto**.
- Es obligatorio que todos los vehículos que se muevan por la zona de operaciones del aeropuerto lleven la **autorización en la parte derecha del cristal delantero o en un lugar bien visible de su parte frontal**.
- La autorización **debe mostrarse**, junto con la documentación del vehículo, siempre que así **lo requieran las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o el personal de seguridad del aeropuerto**, que en caso de detectar que está caducada, que no corresponde al vehículo que la porta o presenta alguna irregularidad (falsificada, manipulada), podrán retenerla de forma preventiva y entregarla en la Oficina de Seguridad.
- La autorización del vehículo es independiente de las acreditaciones de las personas que van en él.
- **Una vez caducada la autorización** bien sea por la extinción de la actividad de la empresa en el aeropuerto, o porque el vehículo deje de prestar servicio o de pertenecer a la empresa, el representante que hizo la solicitud deberá **devolverla a la Oficina de Seguridad**.

Asimismo, las **prohibiciones** relativas a las autorizaciones de vehículos son las siguientes:

- Está prohibido utilizar la autorización con otro vehículo que no sea el autorizado.
- Está prohibido el **acceso y/o estancia en zonas distintas a las autorizadas**.
- Está prohibido **utilizar** las autorizaciones una vez **caducadas**.
- Está prohibido valerse de cualquier acción para acceder a la zona aeroportuaria si no se dispone en ese momento de la autorización.
- Está prohibido **alterar o falsificar la autorización**.

4.6.6. Incumplimiento de las normas de utilización y sus consecuencias

El incumplimiento de las normas de utilización o **mal uso de las autorizaciones y acreditaciones** podrá conllevar:

- Sanción administrativa que proceda de acuerdo con la legislación vigente.
- Retirada de la acreditación.

4.6.6.1. Sanción administrativa

La **Ley 21/2003**, de 7 de julio tiene por finalidad preservar la seguridad, el orden y la fluidez del tráfico y del transporte aéreo, de acuerdo con los principios y normas de Derecho Internacional reguladores de la aviación civil. En particular, el artículo 48 establece las infracciones en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos, considerándose **infracciones administrativas graves**, entre otras:

- El incumplimiento de las normas de identificación personal de quienes desempeñen funciones en la zona de servicio.
- El acceso no autorizado a la zona restringida de seguridad.

La sanción para estas infracciones puede llegar a **multa de hasta 90.000 euros** para el trabajador.

4.6.6.2. Retirada de la acreditación personal o autorización de vehículos

Sin perjuicio de la sanción administrativa que proceda de acuerdo a la Ley 21/2003, **la autoridad aeroportuaria tendrá la potestad de retirar la acreditación personal o autorización de acceso de vehículos** por incumplimiento de las normas de utilización o por mal uso de las mismas.

El incumplimiento de cualquier tipo de reglamentación en vigor en el aeropuerto dará lugar a la retirada de la acreditación en los términos previstos en dicha normativa.

“Cumpla sus normas y haga un uso correcto de su acreditación y de su autorización. No se la juegue.”

4.7. Procedimiento de notificación.

Un comportamiento responsable en materia de seguridad supone conocer las normas que debemos respetar en el desarrollo de nuestro trabajo e informar de inmediato a nuestros superiores o a los responsables de seguridad de las situaciones extrañas que observemos en el entorno del aeropuerto.

Los trabajadores deben ser conscientes de la importancia de informar a la oficina de seguridad o a las FFCCS, sobre comportamientos sospechosos o hechos extraños, tales como intrusión de personas no acreditadas en las zonas restringidas de seguridad, fallos electrónicos o de mantenimiento que puedan afectar a la seguridad... siguiendo los cauces de comunicación existentes en cada aeropuerto para la notificación de incidencias de seguridad.

Todos los que trabajamos en el aeropuerto debemos concienciarnos de que las normas de seguridad nos protegen a todos y, por lo tanto, todos, sin excepción, somos responsables de ellas.

“La seguridad es cosa de todos”.

4.8. Actuación en caso de incidencias de seguridad

Nunca se debe infravalorar una amenaza, aunque en la mayoría de los casos, afortunadamente, se trate de falsas amenazas dirigidas a crear confusión, caos o una broma pesada. Aunque se trate de una broma, una amenaza es siempre un delito y está penado por la ley, por ello deben ser los responsables y los profesionales de la seguridad los que finalmente evalúen la amenaza y dictaminen las posibles respuestas a la misma.

A continuación, vamos a describir los procedimientos de actuación, ante los incidentes más frecuentes, contra la seguridad en los aeropuertos.

4.8.1. *Procedimiento de actuación frente a la presencia de un objeto sospechoso*

La persona que detecte la presencia de algún paquete o bulto sospechoso, equipaje no identificado o abandonado, deberá tomar las siguientes precauciones:

- No arrojar agua u otra sustancia sobre él.
- No cubrirlo.
- No utilizar en sus inmediaciones un equipo radiotransmisor o utensilio que pueda producir vibraciones, como, por ejemplo, un teléfono móvil.
- Alejarse de sus inmediaciones.
- **Informar inmediatamente de su existencia al personal de seguridad y/o a su responsable.**

4.8.2. *Procedimiento de actuación ante una amenaza telefónica*

Salvo que se trabaje en centralitas telefónicas o en información, rara vez un trabajador recibirá una amenaza telefónica, pero en caso de producirse hay que saber cómo actuar:

- Mantener la calma.
- Esforzarse por prolongar la conversación.
- Intentar obtener la mayor información posible.
- Se valorarán los distintos aspectos de la llamada.
- Memorizar la información obtenida, incluso retener si es posible las palabras exactas, para poder describir después **textualmente** el contenido de la amenaza.

Presta atención a las siguientes preguntas. Son las cuestiones para las que tendrías que intentar conseguir una respuesta en caso de recibir una amenaza a través del teléfono.

- ¿A qué hora se producirá la explosión?
- ¿Dónde ha sido colocada la bomba?
- ¿De qué tipo de artefacto se trata?
- ¿Qué aspecto tiene?
- ¿Por qué puso la bomba?

Deberás prestar también atención a otros datos que pueden ayudar a la resolución de la situación, como si la voz te es familiar o no, si existen ruidos de fondo, como música, maquinaria, trenes, tráfico, barcos, animales, etc.

Además, a la mayor brevedad posible, **deberá informar inmediatamente al personal de seguridad del aeropuerto y/o a tu responsable.**

4.8.3. Procedimiento de actuación ante una amenaza en persona

Aunque es poco probable, es posible que la amenaza se realice en persona, en ese caso, se **debe prestar atención a todos los detalles que se pueda recordar**, como los siguientes:

- Sexo, edad, estatura, peso.
- Indumentaria.
- Raza, color de la piel, de los ojos, del cabello.
- Detalles como cojera, tics nerviosos o cualquier otra peculiaridad del andar o de su comportamiento.
- Y, si se aleja en un vehículo, tomar nota de los detalles que puedan hacer posible su posterior localización.