

Manual de
sensibilización para
personas con acceso a
carga, correo,
provisiones y/o
suministros



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
DASAC	DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS Y SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
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	5
2.	OBJETO Y ALCANCE	5
3.	DEFINICIONES	5
4.	CONTENIDO DEL DOCUMENTO	8
4.1.	Actos de interferencia ilícita previos contra la aviación civil, actos terroristas y amenazas reales.....	8
4.1.1.	<i>Definición de acto de interferencia ilícita</i>	8
4.1.2.	<i>Actos terroristas y amenazas reales</i>	9
4.1.3.	<i>Medidas de seguridad</i>	9
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	10
4.2.1.	<i>Normativa internacional</i>	11
4.2.2.	<i>Normativa europea</i>	11
4.2.3.	<i>Normativa nacional</i>	11
4.2.4.	<i>Cultura de seguridad de la aviación</i>	12
4.3.	Objetivos y organización de la seguridad aérea, incluidas las obligaciones y responsabilidades de las personas que efectúan controles de seguridad	12
4.3.1.	<i>Definición de seguridad aeroportuaria</i>	12
4.3.2.	<i>Factores de la seguridad aeroportuaria</i>	13
4.3.3.	<i>Organismos nacionales e internacionales implicados en la seguridad de la aviación civil</i> ...	13
4.3.4.	<i>Medidas de seguridad de la carga y el correo</i>	14
4.3.5.	<i>Medidas de seguridad de las provisiones de a bordo</i>	15
4.3.6.	<i>Medidas de seguridad de los suministros de aeropuerto</i>	18
4.4.	Procedimientos de notificación	19
4.5.	Actuación en caso de incidencias de seguridad.....	20
4.5.1.	<i>Procedimiento de actuación frente a la falta de integridad de la mercancía</i>	20
4.5.2.	<i>Procedimiento de actuación frente a la presencia de un bulto sospechoso en el área de almacenaje o en la mercancía</i>	20
4.5.3.	<i>Procedimiento de actuación ante una amenaza telefónica</i>	20
4.5.4.	<i>Procedimiento de actuación ante una amenaza en persona</i>	21

1. INTRODUCCIÓN

El manual objeto de este documento deberá servir como guía para la elaboración del curso de SECURITY que deberá recibir el personal que requiera la sensibilización, con acceso a carga, correo, provisiones y/o suministros.

2. OBJETO Y ALCANCE

El objetivo de este manual es establecer una estructura y dotar de contenido mínimo al módulo “Sensibilización de seguridad de la carga y/o correo aéreo, de las provisiones de a bordo y de los suministros de aeropuerto.” Formación para personas que tienen acceso a la carga, provisiones y suministros, y no aplican controles de seguridad como la inspección o manipulación de los mismos, en cumplimiento con el punto 11.2.7. del Reg. (UE) N°2015/1998 y del Programa Nacional de Seguridad.

Se podrá 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 la presente guía y se justifique documentalmente a requerimiento de la Autoridad competente, pudiendo añadir la información de carácter público que se considere oportuna, así como con los medios gráficos, sonoros o informáticos que se estimen 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	de 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 sensibilización para personas con acceso a carga, correo, provisiones y/o suministros**” es el que establece el Programa Nacional de Formación en su apartado 11.2.7 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

Los actos de interferencia ilícita son los actos y tentativas destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y el transporte aéreo. Pero, concretamente, ¿a qué tipo de actos se refiere?

- 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 aéreo ha sido un lamentable riesgo desde hace décadas, 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 humanas, 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 **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. Desde entonces, las medidas de seguridad se han incrementado mucho, dificultando progresivamente que algo así pueda volver a ocurrir.

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-Domodédovo 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 Suarez 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 29 de octubre de 2010 en Yemen, se hallan a bordo de varios aviones cargueros Boeing-767 de UPS con destino Chicago envíos con material explosivo, el atentado resultó fallido pues los paquetes sospechosos fueron interceptados en Londres y Dubái, pero se puso de manifiesto la vulnerabilidad de la cadena del transporte aéreo.

Y recientemente, 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 catorce muertos y decenas de heridos. Los atentados fueron realizados por seguidores del autoproclamado Estado Islámico.

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 medidas tales como:

- 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.
- Seguridad en las instalaciones de cada empresa proveedora o expedidora de carga, provisiones y/o suministros, en las cuales sólo accederá personal autorizado por la empresa.
- Medidas de protección durante el transporte de la carga, las provisiones y los suministros.

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 precauciones y medidas preventivas adoptadas para proteger el transporte aéreo frente a actos de interferencia ilícita sólo pueden ser efectivas mediante el empleo de personal debidamente formado.

En el caso específico que nos ocupa, la carga aérea, las provisiones de a bordo y los suministros del aeropuerto, debido al elevado volumen de mercancía transportada, la diversidad y casuística de los envíos hace inviable una inspección 100% mediante medios activos en el aeropuerto, de manera que para contrarrestar las amenazas, se han elaborado procedimientos de seguridad globales que representan un enfoque rentable y más eficaz basado en el compromiso de determinados proveedores o expedidores que junto con el transportista comprenden las partes clave en el sistema de seguridad de la cadena de transporte de las mercancías en el ámbito aeroportuario.

La integración de la cadena de confianza en la seguridad del transporte aéreo implica categorizar estas operaciones a un nivel equiparable a las de los pasajeros en el control de seguridad del aeropuerto. Por otro lado, la implantación de protocolos de seguridad por parte del transportista, minimizan los riesgos derivados de toda interferencia no autorizada.

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 Europeo 300/2008

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea elaboran el Reglamento 300/2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil.

El Reglamento Europeo 300/2008 establece normas comunes de obligado cumplimiento en todos los Estados pertenecientes a la Unión Europea.

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.

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 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 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 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, Policías Autonómicas y Locales.
- Las empresas de seguridad privada realizan tareas de apoyo y complementan a las FFCCS.
- El personal de seguridad del propio aeropuerto: compuesto por el Responsable de Seguridad y el personal de la Oficina de Seguridad.

Fuera de los aeropuertos, en las instalaciones de carga, provisiones o suministros existe un Responsable de Seguridad que vela por el cumplimiento de las medidas de seguridad de la instalación.

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.

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

A nivel nacional, el primer responsable es el Secretario General de Transportes 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, o fuera de él, 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.

Tanto la UE, y la OACI (en el ámbito internacional) como AESA (a nivel nacional) verifican mediante auditorías 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. Medidas de seguridad de la carga y el correo

La mercancía que se embarca en una aeronave puede ser utilizada por terroristas para introducir artículos prohibidos en los aviones con objeto de perpetrar actos de interferencia ilícita, para protegernos de ello se implanta un sistema de seguridad.

Los artículos prohibidos en la carga aérea son los artefactos explosivos ensamblados y los dispositivos incendiarios montados.

Toda la carga aérea debe someterse a controles de seguridad antes de su embarque en la aeronave. En función de los controles de seguridad superados, se definirá el estatus de seguridad de los envíos, que permitirá su embarque en aeronaves de pasajeros, de carga y de correo.

ESTATUS DE SEGURIDAD

La mercancía es generada por un Expedidor Conocido (KC) y podrá ser considerada carga segura.

Un expedidor conocido (KC) es el expedidor que origina la carga o el correo por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y normas comunes de seguridad para que dicha carga o dicho correo se puedan transportar en cualquier aeronave.

Posteriormente la mercancía es transportada hasta el Agente Acreditado (RA), que es la entidad que realiza los controles de seguridad de la carga y el correo y quién declara la mercancía segura asignando el estatus de seguridad, que puede ser:

- «SPX», el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo; o
- «SHR», el envío es seguro para aeronaves de pasajeros de carga y de correo de acuerdo a los requisitos aplicables a HRCM (carga considerada de alto riesgo).

Tanto los Agentes Acreditados RA y como los Expedidores Conocidos KC son certificados e inspeccionados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y tienen implantados métodos de seguridad que garantizan que la carga segura que va a volar no es accesible a personas no autorizadas garantizando de esta manera que los envíos no contienen artículos prohibidos.

DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO

El Agente Acreditado (RA) es quién emite el estatus de seguridad del envío (SPX/SHR según corresponda) a través de una manifestación formal llamada Declaración de seguridad del envío (CSC), que acompañará al mismo desde su emisión, durante el traslado y hasta la recepción por el destinatario.

PROTECCIÓN DURANTE EL TRANSPORTE

La carga aérea declarada como SPX/SHR debe protegerse en todo momento frente a interferencias no autorizadas y manipulaciones indebidas, desde su origen en el expedidor hasta el destinatario final, el aeropuerto.

El transportista garantizará la integridad de la mercancía adquiriendo responsabilidades con el Expedidor Conocido y Agente Acreditado cumpliendo los protocolos de seguridad.

Es responsabilidad del transportista disponer en todo momento de la documentación que acompaña a la carga, Declaración de seguridad del envío (CSC), así como de su Declaración de compromiso de transportista, firmada con el Expedidor Conocido o Agente Acreditado, comprometiéndose a cumplir con las medidas de seguridad exigidas en el Programa Nacional de Seguridad (PNS), garantizando que se examina el interior del compartimento de carga previamente a la estiba de la mercancía, se protege el compartimento de carga durante el transporte y se garantiza la integridad del envío hasta su destino protegiendo el mismo de accesos no autorizados.

ACEPTACIÓN DE LA CARGA SEGURA DEL TRANSPORTISTA

Cuando un Agente Acreditado acepta la carga segura del transportista deberá verificar la procedencia de la mercancía en 3 pasos:

1. Comprobar el nombre y dirección de la instalación del Expedidor Conocido u otro Agente Acreditado.
2. Comprobar el estatus de seguridad de la carga.
3. Identificar al conductor autorizado que realiza la entrega mediante DNI/NIE, permiso de conducción o pasaporte.

CARGA NO SEGURA

La mercancía no sujeta a este régimen de seguridad de la cadena de suministro basado en las figuras Expedidor Conocido (KC), Agente Acreditado (RA) y transportistas deberá ser inspeccionada por el Agente Acreditado mediante al menos uno de los siguientes métodos: comprobación visual, equipos rayos X, inspección manual, sistemas de detección de explosivos (EDS), equipos de detección de trazas de explosivos, equipos de detección de metales o perros detectores de explosivos.

4.3.5. Medidas de seguridad de las provisiones de a bordo

¿QUÉ SON PROVISIONES DE A BORDO?

Se consideran provisiones de a bordo todos aquellos artículos u objetos que vayan a transportarse a bordo de una aeronave para su uso, consumo o adquisición por parte de los pasajeros o de la tripulación durante un vuelo y que no sean equipaje, como por ejemplo la comida servida a los pasajeros durante el vuelo o los artículos de venta a bordo.

Las provisiones de a bordo antes de ser embarcadas en el avión tienen que acceder a la Zona Restringida de Seguridad del aeropuerto, zona sujeta a un control de accesos y a un control de seguridad para garantizar que no se introducen artículos prohibidos, ni en dicha zona ni en las aeronaves, con los que se puedan cometer actos de interferencia ilícita.

Las provisiones de a bordo pueden ser utilizadas para introducir objetos prohibidos en la Zona Restringida de Seguridad y en las aeronaves, por ello, deben ser sometidas a medidas de seguridad para evitarlo.

CONTROLES DE SEGURIDAD

El régimen de seguridad de las provisiones permite distintos niveles de seguridad a aplicar dependiendo del tipo de proveedor que origina la mercancía destinada al avión.

Las provisiones de a bordo de una empresa reconocida como proveedor acreditado o conocido de provisiones de a bordo se consideran seguras y no tienen que ser inspeccionadas en el aeropuerto; por el contrario, las provisiones procedentes de empresas no reconocidas deben ser inspeccionadas por personal de seguridad en el acceso a Zona Restringida de Seguridad.

La cadena de seguridad de las provisiones de a bordo está basada en 3 principios:

1. Origen seguro: proveedor acreditado o conocido de provisiones de a bordo.
2. Integridad del envío: el transportista cumple protocolos de seguridad.
3. Aceptación de las provisiones: física y documentalmente por parte de personal de seguridad del aeropuerto.

Las provisiones que no provengan de un proveedor acreditado o conocido, o bien muestren signos de haber sido manipuladas indebidamente o sujetas a interferencias no autorizadas, por ejemplo precintos o embalajes rotos, no podrán ser aceptadas como provisiones seguras y por ello deberán rechazarse o ser inspeccionadas en el control de seguridad del aeropuerto mediante equipos de rayos X, comprobaciones visuales, registro manual, equipo de detección de explosivos (EDS), o bien mediante una combinación de equipo de detección de trazas de explosivos con una comprobación visual o perros detectores de explosivos con una comprobación visual.

Así mismo se podrán realizar comprobaciones periódicas de las provisiones entregadas por un proveedor conocido como parte del proceso de validación del mismo por parte de la entidad responsable de la designación.

Los artículos prohibidos en las provisiones de a bordo son los siguientes:

- Pistolas, armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles como por ejemplo pistolas, escopetas, armas de aire comprimido, arpones, ballestas, tirachinas...
- Dispositivos para aturdir o inmovilizar como pistolas eléctricas tipo "Taser", gases y nebulizadores neutralizadores o incapacitantes...

- Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios como municiones, detonadores, granadas, pólvora...
- 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...

PROVEEDORES ACREDITADOS DE PROVISIONES DE A BORDO

Los proveedores acreditados de provisiones de a bordo son aquellos proveedores que cumplen las medidas de seguridad establecidas para poder entregar las provisiones directamente a la aeronave y son aprobados por la Autoridad competente, AESA.

El proveedor acreditado de provisiones de a bordo es aquel cuyos procesos de producción, embalaje, almacenamiento y transporte garantizan que la mercancía no contiene artículos prohibidos.

El proveedor, para ser aprobado por AESA, deberá desarrollar un programa de seguridad y firmar una declaración comprometiéndose a cumplir medidas específicas de seguridad respecto a la formación de su personal, el acceso a sus instalaciones y el transporte de la mercancía.

Las provisiones seguras originadas e identificadas por un proveedor acreditado deben protegerse en todo momento frente a interferencias no autorizadas y manipulaciones indebidas hasta su entrega en el aeropuerto.

PROVEEDORES CONOCIDOS DE PROVISIONES DE A BORDO

El proveedor conocido de provisiones de a bordo es aquel que cumple las medidas de seguridad para poder entregar las provisiones a una compañía aérea o a un proveedor acreditado, pero no directamente a la aeronave, garantizando en sus procesos que la mercancía no contiene artículos prohibidos.

El proveedor conocido de provisiones de a bordo es designado por la compañía aérea o por un proveedor acreditado de provisiones de a bordo y también deberá desarrollar un programa de seguridad y firmar una declaración comprometiéndose a cumplir ciertas medidas de seguridad respecto a la formación de su personal, el acceso a sus instalaciones y el transporte de la mercancía.

Al igual que con el proveedor acreditado, las provisiones seguras originadas e identificadas por un proveedor conocido deben protegerse en todo momento frente a interferencias no autorizadas y manipulaciones indebidas hasta su entrega en el aeropuerto.

EI TRANSPORTE

Las provisiones estarán protegidas durante su transporte, desde las instalaciones del proveedor hasta el aeropuerto, mediante un transportista que garantice la seguridad de los envíos adquiriendo responsabilidades con el proveedor y cumpliendo protocolos de seguridad específicos.

Las medidas de seguridad que debe aplicar el transportista consisten en verificar que el elemento de protección de la mercancía se encuentre bien cerrado (lonas, cierres, precintos...), mantener protegidas las provisiones durante el trayecto hasta llegar al aeropuerto, evitar las paradas durante el trayecto, así como evitar que personas ajenas a las provisiones tengan acceso a ellas.

4.3.6. Medidas de seguridad de los suministros de aeropuerto

¿QUÉ SON SUMINISTROS DE AEROPUERTO?

Los suministros de aeropuerto son aquellas provisiones que van a ser vendidas, utilizadas o facilitadas para todo fin o actividad en la Zona Restringida de Seguridad del aeropuerto, zona sujeta a un control de accesos y a un control de seguridad para garantizar que no se introducen artículos prohibidos, ni en dicha zona ni en las aeronaves, con los que se puedan cometer actos de interferencia ilícita.

Los suministros pueden ser utilizados para introducir objetos prohibidos en la Zona Restringida de Seguridad por ello deben someterse a controles de seguridad que lo impidan.

Algunos ejemplos de suministros de aeropuerto son las bebidas, alimentación, prensa, perfumes, cremas...

CONTROLES DE SEGURIDAD

El grado de seguridad aplicado al suministro dependerá del tipo de empresa que origina el suministro como provisión destinada al aeropuerto.

Los suministros procedentes de una empresa designada como proveedor conocido por el aeropuerto se consideran seguros; por el contrario, los suministros procedentes de una empresa no designada por el aeropuerto deben ser inspeccionados por personal de seguridad en el acceso a Zona Restringida de Seguridad.

La cadena de seguridad de los suministros de aeropuerto está basada en 3 principios:

1. Origen seguro: proveedor conocido del aeropuerto.
2. Integridad del envío: el transportista cumple protocolos de seguridad.
3. Aceptación de los suministros: física y documentalmente por parte de personal de seguridad del aeropuerto.

Los suministros que no cumplan la cadena de seguridad o bien aquellos que aun proviniendo de un proveedor conocido hayan sido manipulados o sujetos a interferencias no autorizadas, por ejemplo precintos o embalajes rotos, deberán ser inspeccionados en el control de seguridad del aeropuerto mediante equipos de rayos X, comprobaciones visuales, registro manual, equipo de detección de explosivos (EDS), o bien mediante una combinación de equipo de detección de trazas de explosivos con una comprobación visual o perros detectores de explosivos con una comprobación visual.

Así mismo se podrán realizar comprobaciones periódicas de los suministros entregados por un proveedor conocido como parte del proceso de validación del mismo por parte del gestor aeroportuario.

Los artículos prohibidos en los suministros son los siguientes:

- Pistolas, armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles como por ejemplo pistolas, escopetas, armas de aire comprimido, arpones, ballestas, tirachinas...
- Dispositivos para aturdir o inmovilizar como pistolas eléctrica tipo "Taser", gases y nebulizadores neutralizadores o incapacitantes...

- Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios como municiones, detonadores, granadas, pólvora...
- 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...

EL PROVEEDOR CONOCIDO DE SUMINISTROS DE AEROPUERTO

El proveedor conocido de suministros de aeropuerto es aquella entidad cuyos procesos de producción, embalaje, almacenamiento y transporte garantizan que los suministros de aeropuerto no contienen artículos prohibidos.

El proveedor, para ser designado como conocido por el aeropuerto, deberá desarrollar un programa de seguridad y firmar una declaración comprometiéndose a cumplir medidas específicas de seguridad respecto a la formación de su personal, el acceso a sus instalaciones y el transporte de la mercancía.

Los suministros seguros originados e identificados por un proveedor conocido deben protegerse en todo momento frente a interferencias no autorizadas y manipulaciones indebidas hasta su entrega en el aeropuerto.

EI TRANSPORTE

Los suministros estarán protegidos durante su transporte, desde el proveedor hasta el aeropuerto, mediante un transportista que garantice la seguridad de los envíos adquiriendo responsabilidades con el proveedor conocido y cumpliendo protocolos de seguridad específicos.

Las medidas de seguridad que debe aplicar el transportista consisten en verificar que el elemento de protección del suministro se encuentre bien cerrado (lonas, cierres, precintos...), mantener protegido el suministro durante el trayecto hasta llegar al aeropuerto, evitar las paradas, así como evitar que personas ajenas al suministro tengan acceso a él.

4.4. Procedimientos 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 nuestro entorno.

Los trabajadores deben ser conscientes de la importancia de informar a sus responsables, sobre comportamientos o hechos extraños, tales como intrusión de personas no acreditadas en las zonas de almacenaje de la mercancía segura, fallos electrónicos o de mantenimiento que puedan afectar a la seguridad, evidencias de que un envío seguro presenta signos de haber sido manipulado indebidamente, etc. siguiendo los cauces de comunicación existentes en cada empresa para la notificación de incidencias de seguridad.

Todos los que trabajamos en el entorno del transporte aéreo 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”.

4.5. Actuación en caso de incidencias de seguridad

Nunca se debe infravalorar una amenaza, aunque en la mayoría de los casos, afortunadamente, se trate de incidencias o 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 las mercancías.

4.5.1. Procedimiento de actuación frente a la falta de integridad de la mercancía

Los signos de manipulación indebida, olores anormales o fugas que emanen de la mercancía, la vulneración de los precintos, los envíos no identificados o los intentos de apertura de los compartimentos de carga o almacenes podrían ser situaciones de riesgo que se deben identificar. La persona que detecte alguna de las anteriores situaciones debería poder contestar a las siguientes cuestiones:

- ¿Dónde?
- ¿Cuándo?
- ¿Qué ha ocurrido?
- ¿Quiénes son las personas implicadas?

Además, se deberá **informar inmediatamente al responsable de la empresa**.

4.5.2. Procedimiento de actuación frente a la presencia de un bulto sospechoso en el área de almacenaje o en la mercancía

La persona que detecte la presencia de algún paquete o bulto sospechoso, deberá tomar las siguientes precauciones:

- No arrojar agua u otra sustancia sobre él.
- No cubrirlo y tocarlo.
- 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 responsable de la empresa o al personal de seguridad del aeropuerto.**

4.5.3. 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?

Además, se deberá prestar 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.

Por último, se deberá **informar inmediatamente al responsable de la empresa o al personal de seguridad del aeropuerto.**

4.5.4. 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.

Además, se deberá **informar inmediatamente al responsable de la empresa o al personal de seguridad del aeropuerto.**