



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)



**TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
(AVSEC/FAL/RG/3)**

Lima, Perú, 19 al 21 de junio de 2013

AVSEC/FAL/RG/3 — NE/12
30/05/13

**Cuestión 6.1 del
Orden del Día:**

**Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)
6.1 Informe sobre el Proyecto de seguridad de la carga.**

PROYECTO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA
(Presentada por el Proyecto de seguridad de la carga aérea – Coordinado por Argentina)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta los resultados de la conciliación del proyecto 2012 de Modelo del Programa nacional de seguridad de la carga aérea junto con los valiosos aportes recibidos de parte de la Señora Mariam MOSES Regional Manager de TSA (Transport Security Administration) de Estados Unidos de Norteamérica, y el Señor Eduardo Cerda Gómez de DGAC (Dirección General de Aviación Civil) de la República de Chile. Se adjunta a la presente el modelo resultante del trabajo y se propone a los Estados Contratantes que consideren esta información para la eventual elaboración e implementación de los futuros Programas de Seguridad de la Carga Aérea (PNSCA), a fin de procurar dar cumplimiento eficiente a los requerimientos del Anexo 17 y uniformar y armonizar los criterios sobre esta materia.

Referencias:

Proyecto de seguridad de la carga aérea presentado en la SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN AVSEC/FAL/RG/2 - ST. JOHN'S, ANTIGUA Y BARBUDA, 16 AL 18 DE MAYO DE 2012.
ANEXO 17 Enmienda 12 "Seguridad" y proyecto de Enmienda 13. Nuevas definiciones y Normas del Capítulo 4, 4.6 MEDIDAS RELATIVAS A LA CARGA, EL CORREO Y OTROS ARTÍCULOS.
Documento 8973 Sp Ed 8 - Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
Estrategia primordial 1: hacer frente a las amenazas nuevas y existentes

**Objetivos
Estratégicos**

Esta nota de información se relaciona con el Objetivo estratégico B de la OACI.

1. Antecedentes

1.1 En oportunidad de la celebración de la Reunión del Comité de la Seguridad de la Aviación del GREPECAS (AVSEC/COMM/6), (Puerto Vallarta, México del 22 al 25 de julio de 2008), los expertos presentes, en cumplimiento a la metodología de trabajo adoptada en la Reunión AVSEC/COMM/5, determinan la creación de un Grupo ad-hoc, que genere un Proyecto de Programa de Seguridad de la Carga, con la finalidad de estandarizar los procesos, dicho Grupo estaría conformado por Argentina, Bolivia, Chile y la IATA.

1.2 En la III Reunión del GRUPO FAL/AVSEC DE LA CLAC (Montevideo, Uruguay, 5 y 6 de julio de 2010) se acordó reactivar el Grupo ad-hoc, para que actualice el Programa Modelo de la Seguridad de la Carga, considerando las disposiciones correspondientes al Anexo 9 sobre Facilitación.

1.3 El Grupo FAL/AVSEC de la CLAC, conjuntamente con el Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG-PA) retoma la tarea propuesta precedentemente, teniendo en cuenta los resultados obtenidos por el Grupo ad-hoc, con el propósito de sumar esfuerzos que permitan mejorar la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

1.4 En la Primera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC, se acuerda el fortalecimiento del sistema de seguridad aplicado al transporte de carga y correo en la región, adecuándolo a las normas y métodos recomendados de facilitación; y promueve el desarrollo de un documento que oriente a los Estados miembros y contribuya a la implantación de sus respectivos Programas Nacionales de Seguridad para la Carga y el Correo.

1.5 En la Segunda Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC, se acuerda sostener esfuerzo y fortalecer el sistema de seguridad aplicado al Transporte de la Carga y Correo en los Estados miembros adecuado a las Normas y Métodos Recomendados de Facilitación.

1.6 El objetivo de la Reunión fue recomendar medidas y prácticas que podrían adoptar los Estados para:

- a. aplicar procedimientos que protejan el transporte de carga y correo.
- b. asegurar la cadena de suministro
- c. promover un registro de agentes acreditados y expedidores conocidos

1.7 Para ello se desarrollaron actividades tendientes a:

- a. Asegurar la adecuación de la infraestructura, desarrollar y armonizar el marco normativo correspondiente a cada Estado miembro.
- b. Establecer las pautas y criterios para incorporar la tecnología que permita optimizar la aplicación de medidas de seguridad con la velocidad en el despacho de la carga y correo
- c. Promover el desarrollo de equipos de unidades caninas certificadas que permita la inspección de la carga y correo en tiempos aceptables de despacho

1.8 En el marco de la Reunión Estados Unidos presento la NE/10, en representación de la Argentina, conteniendo un documento de orientación a los Estados Miembros a fin de que contribuya en la implantación de sus programas nacionales de seguridad para la carga y correo

1.9 La representante de este proyecto también solicitó a la Reunión sus comentarios para mejorar este programa provisional.

1.10 La Reunión acordó e invitó a Chile y la IATA a participar en las actividades futuras del proyecto.

2. Discusión

2.1 En virtud de los esfuerzos desarrollados para la consecución del proyecto del Programa de Seguridad de la Carga, el Estado coordinador ha trabajado sobre el mismo, el cual fuera presentado por el Grupo ad-hoc, conformado por Argentina, Bolivia, Chile y la IATA a fin de conciliar los valiosos aportes de los integrantes y conformar así un Modelo de Programa Nacional, cuya presentación es objeto de esta NE, a fin de ser tomado en cuenta como marco de referencia, para estandarizar y armonizar los procesos en la región.

2.2. El Modelo de Programa Nacional de Seguridad para la Carga Aérea, conciliado y ordenado, tiene entre sus objetivos el de fortalecer la Cadena de Suministro a través de la implementación de un sistema de Agentes Acreditados y Expedidores Reconocidos los cuales deberán aplicar controles apropiados de seguridad de modo de optimizar la eficiencia del transporte de carga y correo por vía aérea.

2.3. La modalidad adoptada para la conformación del Modelo de Programa Nacional, fue tomar como base el desarrollo realizado por el Grupo Ad Hoc del Proyecto de Programa Nacional de Seguridad para la Carga Aérea, junto con los valiosos aportes del Señor Eduardo Cerda Gómez de la DGAC de Chile y del informe de la TSA de Estados Unidos confeccionado por la Señora Mariam Moses, a fin de confeccionar la presentación objeto de esta NE.

2.4. La labor realizada pretende contribuir con la Seguridad de la Aviación al formular la implementación de medidas y procedimientos que combinen las mejores prácticas en Seguridad y Facilitación para asegurar la protección de la Cadena de Suministro y el funcionamiento de un sistema de Agentes Acreditados.

3. Conclusiones

3.1 En cumplimiento a la metodología de trabajo adoptada en la Primera y Segunda Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/), el Estado Coordinador formula la presente Nota de Estudio donde se establecen los métodos y procedimientos incorporados al Modelo de Programa Nacional de Seguridad para la Carga Aérea, su índice y cuerpo principal se adjunta como Apéndice A de la presente Nota de Estudio.

3.2 Sobre la base de las consideraciones iniciales, el Estado Coordinador del grupo ha desarrollado los Apéndices técnicos al Modelo de Programa Nacional de Seguridad para la Carga Aérea, que se adjuntan como Apéndice B de la presente Nota de Estudio.

4. **Acción Sugerida**

Se invita a la Reunión a analizar la Nota de Estudio presentada, intercambiar criterios y sugerir las medidas que sean pertinentes.

— FIN —

(SOLO EN ESPAÑOL/ IN SPANISH ONLY)

**MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE
SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA**

ÍNDICE

CAPITULO I: ASPECTOS GENERALES

- A. OBJETIVO DEL PROGRAMA
- B. ALCANCE Y ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN
- C. AUTORIDAD DE APLICACIÓN
- D. DISTRIBUCIÓN Y RESERVA DE LA INFORMACIÓN
- E. VIGENCIA Y ENMIENDAS
- F. PRESENTACIÓN Y APROBACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD PARA LA CARGA

CAPITULO II: DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

- A. GENERALIDADES
- B. DEFINICIONES
- C. SIGLAS Y ACRÓNIMOS

CAPITULO III: LEGISLACIÓN VIGENTE

- A. LEGISLACIÓN INTERNACIONAL
- B. LEGISLACIÓN NACIONAL

CAPITULO IV: ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

A. AUTORIDADES

- 1. AUTORIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
- 2. AUTORIDAD AERONÁUTICA - JEFE DE AEROPUERTO
- 3. ORGANISMOS PÚBLICOS
- 4. EXPLOTADOR DEL AEROPUERTO

B. CADENA DE SUMINISTRO

- 1. EXPEDIDOR RECONOCIDO
- 2. AGENTE ACREDITADO
- 3. TRANSPORTADOR TERRESTRE
- 4. EXPLOTADOR AÉREO
- 5. DEPÓSITO
- 6. PERMISIONARIO/ADMINISTRADOR POSTAL
- 7. EMPRESAS DE SEGURIDAD PRIVADA

CAPITULO V: REQUISITOS DE HABILITACIÓN Y REGISTRO DEL AGENTE ACREDITADO:

- A. PRESENTACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN
- B. REQUISITOS PARA EL EXPEDIDOR RECONOCIDO
- C. PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN
- D. VIGENCIA DEL REGISTRO DE HABILITACIÓN

CAPITULO VI: SISTEMA DE AGENTE ACREDITADO Y EXPEDIDOR RECONOCIDO:

- A. GENERALIDADES
- B. ACEPTACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO
- C. REGISTRO DOCUMENTAL

CAPITULO VII: MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EXPLOTADORES AÉREOS NO INCLUIDOS EN EL SISTEMA DE AGENTE ACREDITADO:

- A. GENERALIDADES
- B. EXPLOTADOR AÉREO
- C. DEPÓSITO

CAPITULO VIII: INSPECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO:

- A. AUTORIDAD DE INSPECCIÓN Y REGISTRO
- B. PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN Y REGISTRO
- C. MEDIOS TÉCNICOS PARA LA INSPECCIÓN Y REGISTRO.
- D. INSPECCIONES Y REGISTRO ALEATORIOS
- E. CARGA DE TRANSBORDO.

CAPITULO IX: CATEGORÍAS ESPECIALES DE CARGA:

- A. PROCEDIMIENTOS ESPECIALES DE INSPECCIÓN
- 1. CARGA DE VALOR ELEVADO
- 2. CORREO DIPLOMÁTICO.
- 3. ANIMALES VIVOS
- 4. EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO
- 5. MERCANCIAS PELIGROSAS
- 6. EXCEPCIONES A LA INSPECCIÓN

CAPITULO X: PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PARA EL ALMACENAMIENTO DE LA CARGA Y CORREO

- A. SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES
- B. CONTROL DE ACCESO
- C. ENTORNO SEGURO

CAPITULO XI: CAPACITACIÓN DEL PERSONAL

- A. SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN
- B. CAPACITACIÓN
- C. CERTIFICACIÓN

CAPITULO XII: NIVELES DE AMENAZA

- A. GENERALIDADES

CAPITULO XIII: EVALUACIÓN DE LA EFICACIA

- A. GENERALIDADES
- B. INSPECCIONES Y AUDITORIAS
- C. PRUEBAS DE SEGURIDAD
- D. ESTUDIOS DE SEGURIDAD
- E. INVESTIGACIONES DE SEGURIDAD
- F. EJERCICIOS

CAPITULO XIV: RÉGIMEN DE SANCIONES

LISTADO DE APÉNDICES:

APÉNDICE 1: MODELOS DE DOCUMENTACIÓN EN LA CADENA DE SUMINISTRO

ANEXO I DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO

ANEXO II MANIFIESTO DE SEGURIDAD DEL ENVÍO

ANEXO III MODELO DE ACUERDO ENTRE UN EXPEDIDOR RECONOCIDO Y UN AGENTE ACREDITADO

APÉNDICE 2: RÉGIMEN DE PROCEDIMIENTOS EN PUNTOS DE INSPECCIÓN DE CARGA Y CORREO (RESERVADO)

ANEXO I: FUNCIONES DEL PERSONAL DEL PUNTO DE INSPECCIÓN

APÉNDICE 3: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE EQUIPOS DE SEGURIDAD (RESERVADO)

APÉNDICE 4: REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE SERVICIOS DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LA CARGA Y EL CORREO (RESERVADO)

APÉNDICE 5: REGLAMENTO DE ELABORACIÓN, PRESENTACIÓN, EVALUACIÓN Y APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD (RESERVADO)

ANEXO I: GUÍA PARA LA CONFECCIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD DE LA CARGA (PSC)

APÉNDICE 6: MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA APLICABLES EN CADA NIVEL DE AMENAZA (RESERVADO)

Nota Aclaratoria:

Texto Original del PNSCA.-

***Aporte de Eduardo Cerda GÓMEZ – DGAC (Dirección General de Aviación Civil) - Chile**

TSA – Memorándum de Marian MOSES – TSA Recommendations.-

****.- Recomendación N°9 TSA: Se recomienda que en las definiciones se cambie la palabra “debería” por la palabra “deberá”***

***. Incorporación del proyecto enmienda 13 del Anexo 17 –Seguridad – OACI.**

CAPITULO I: ASPECTOS GENERALES

A. OBJETIVO DEL PROGRAMA

1. El PNSCA tiene como objetivo el establecimiento del marco normativo, las medidas y procedimientos de seguridad apropiados, para salvaguardar el transporte de la carga y el correo por vía aérea contra actos de interferencia ilícita.

2. El PNSCA procura asegurar la adecuada aplicación de las normas y métodos recomendados contemplados en el Anexo 17 “Seguridad”; las normas de seguridad de aviación civil contempladas en otros Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil y demás normas jurídicas aplicables en el ámbito aeroportuario nacional, observando en la medida de lo posible, las previsiones y orientaciones contempladas en el “Manual de Seguridad para la protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita” (Documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI).

3. El presente programa establece los procedimientos de seguridad que deben aplicar los explotadores aéreos, agentes acreditados, expedidores reconocidos, administradores postales, explotadores de aeropuertos y cualquier otra entidad que intervenga en la cadena de suministro, a fin de proteger el transporte de carga y correo por vía aérea, de cualquier acto de interferencia ilícita, teniendo en cuenta la seguridad, regularidad y eficacia de los vuelos.

4. El propósito del programa consiste en establecer medidas de seguridad para evitar que se introduzcan por intermedio del transporte de carga y el correo por vía aérea, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

B. ALCANCE Y ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN

1. Las medidas de seguridad contempladas en el PNSCA son de cumplimiento obligatorio para todas las personas físicas y jurídicas -de carácter público o privado- que intervengan en las actividades relacionadas con la Cadena de Suministro, que incluye: la elaboración, envío, aceptación, clasificación, manipulación, almacenamiento, despacho, transporte terrestre y custodia de la carga y el correo que haya de transportarse a bordo de aeronaves de transporte aerocomercial.

2. Las prescripciones contenidas en este documento, se corresponden con las políticas generales establecidas por el PNSAC de [Indicar Nombre del Estado] para la

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

consecución de operaciones aéreas y actividades aeroportuarias en un marco adecuado de seguridad.

3. Los preceptos de este programa deberán ser obligatoriamente observados para la protección de las operaciones de transporte aerocomercial efectuadas en los aeropuertos de [Indicar Nombre del Estado].

C. AUTORIDAD DE APLICACIÓN

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil es (Indicar el nombre de la organización), que constituye la autoridad de aplicación de la Convenio de CHICAGO de la OACI, (Ley N° xxxx), junto con el Anexo 17 “SEGURIDAD” y sus normas y métodos recomendados en todo lo atinente a la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, y de los tratados suscriptos y ratificados por la Nación en la materia.

D. DISTRIBUCIÓN Y RESERVA DE LA INFORMACIÓN

1. El presente programa está compuesto por un cuerpo principal y apéndices complementarios. El cuerpo principal se encuentra constituido por información de carácter público y algunos de sus apéndices complementarios son de carácter RESERVADO.

2. El contenido del presente PNSCA y de sus eventuales modificaciones será comunicada a todas las personas responsables del cumplimiento de algún aspecto específico del mismo, mediante su publicación en el Boletín Oficial de cada Estado.

E. VIGENCIA Y ENMIENDAS

1. El presente documento podrá ser modificado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, en los supuestos indicados a continuación:

1.1 Cuando las modificaciones efectuadas al Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil ocasionen la consecuente necesidad de la introducción de cambios en el PNSCA.

1.2 Cuando con posterioridad a la promulgación del PNSCA resulte necesario introducir ajustes vinculados a modificaciones experimentadas por la normativa nacional y/o internacional aplicable en la materia.

1.3 Cuando como resultado de los controles de calidad de seguridad de la aviación aplicados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, y/o las evaluaciones efectuadas con posterioridad a un acto de interferencia ilícita registrado en el Estado Nacional, o en el extranjero, se considere necesario y/o conveniente la introducción de ajustes al PNSCA.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

1.4 Cuando resulte necesario reflejar eventuales cambios registrados en relación a los organismos, instituciones y/o entidades involucradas en la aplicación de las medidas contempladas en el programa.

1.5 Los Planes de Seguridad para la Carga Aérea aprobados, tendrán una vigencia de VEINTICUATRO (24) meses a contar a partir de la fecha de su aprobación.

La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil podrá exigir modificaciones a un Programa de Seguridad aprobado cuando considere que existe una circunstancia que amerite de una acción inmediata y que se encuentre en estrecha relación con los Niveles de Amenaza, atento a que las mismas redundarán en una mayor eficiencia de las medidas de seguridad.

F. PRESENTACIÓN Y APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA

1. Los Programas de Seguridad para la Carga Aérea que presenten los Explotadores Aéreos, los Agentes Acreditados, Administradores Postales, Empresas de Seguridad Privada y Depósitos, para su evaluación y aprobación ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, deberán seguir el ordenamiento indicado en el Anexo I del Apéndice 5 del presente programa.

2. Los Explotadores Aéreos, Agentes Acreditados, Administradores Postales, Empresas de Seguridad Privada y Depósitos deberán presentar su Plan de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) para su evaluación y aprobación a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

3. El proceso de evaluación de los Programas de Seguridad para la Carga Aérea que presenten deberá llevarse a cabo de acuerdo a lo prescrito en el Apéndice 5 del PNSCA.

CAPÍTULO 2 – DEFINICIONES, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

A. GENERALIDADES

1. Las definiciones indicadas a continuación, constituyen un marco de referencia e interpretación común destinado a facilitar la comprensión y aplicación de los conceptos y directrices contemplados en el PNSCA.

2. Las mismas se han establecido sobre la base de una armonización de los términos empleados por la OACI, para la descripción de actos, actividades, medios, instalaciones, servicios, medidas y procedimientos y otros conceptos relativos a las operaciones aéreas, la planificación de aeródromos y la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, con aquellos consignados en el PNSAC de cada estado.

B. DEFINICIONES

Acto de interferencia ilícita: acto, o tentativa, destinada a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- 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, o 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 el medio ambiente.
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el equipaje, el personal de tierra y el público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Agente Acreditado: agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador de aeronave y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.

Agente de Carga: Organización comercial que brinda un servicio de asesoramiento, coordinación y organización de las operaciones del comercio internacional de mercaderías de terceros.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

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

Amenaza: la cuantificación de la posibilidad o probabilidad de que se produzca un atentado contra un objetivo específico.

Área de preparación de cargas: Espacio que ha de utilizarse para la preparación de la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo para su transporte por vía aérea.

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

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

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

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

Cadena de suministro: sistema que incluye controles de seguridad aplicables a un determinado envío, desde el momento que es preparado por un expedidor hasta que llega al destinatario. Los componentes claves del sistema son los expedidores reconocidos, los agentes acreditados y los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial de pasajeros.

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

Carga Agrupada: Envío que incluye varios paquetes remitidos por mas de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es transportista regular.

Carga reconocida: Envío de un expedidor reconocido o agente acreditado, el cual ha sido sometido a controles de seguridad apropiados, recibida en condiciones seguras y protegida del acceso no autorizado desde que ha sido tomada bajo custodia de la compañía.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

Carga no reconocida: Envío recibido de un Agente no acreditado, al que se le deberán aplicar los controles de seguridad adecuados, y protegerla del acceso no autorizado, a fin de transformarla en carga reconocida, y así pueda ser transportados con seguridad por vía aérea.¹

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

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

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

Carga y correo de transbordo: La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquella en la llegaron.²

Certificación: Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

COMAIL: Abreviatura de correo de una empresa aérea enviado dentro de su red de estaciones.

COMAT: Abreviatura de materiales de una empresa aérea enviados dentro de su red de estaciones.

Control de seguridad: medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

¹ TSA – Recomendación N° 9 – Hoja N° 5.-

² *. Incorporación del proyecto enmienda 13 del Anexo 17 –Seguridad – OACI.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

Correo: Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Declaración de seguridad de la carga: Documento escrito mediante el cual el expedidor del envío reconoce la carga y declara ser responsable sobre la seguridad de la misma ante la entidad a la cual hace entrega en la cadena de suministro.

Depositorio: Persona, Organismo Público o Empresa Privada que recibe o almacena una carga hasta su transporte por vía aérea, en cumplimiento con la normativa vigente, adoptando medidas de seguridad a efectos de evitar que se introduzca elementos o sustancias que puedan poner en riesgo la seguridad de la aviación.

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

Un ejercicio de seguridad parcial es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que la respuesta de cada dependencia participante y los componentes del plan de contingencia, tales como el sistema de comunicaciones, son adecuados.

Entorno seguro: Área de aceptación, preparación, manipulación y almacenamiento de cargas y/o correo, donde se aplican procedimientos de seguridad apropiados establecidos por la autoridad competente, tendientes a evitar que se introduzca elementos que puedan poner en riesgo la seguridad de la aviación.

Equipaje no acompañado: equipaje que se transporta como carga en una aeronave en la cual no viaja la persona a la cual pertenece.

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

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

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

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

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

Expedidor: persona que origina el envío de las mercancías, las prepara para su transporte y/o las identifica como carga aérea.

Expedidor Reconocido: es aquel expedidor que mantiene relaciones comerciales con un Agente Acreditado; que establece, aplica y mantiene medidas y procedimientos de seguridad, en base a criterios acordados exigidos o aceptados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

Explotador de aeronave: Persona, organismo o empresa que utiliza legítimamente por cuenta propia una aeronave, aún sin fines de lucro.

Inspección: La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Nota: Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones.

Inspección de seguridad: Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.

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

Manifiesto de Seguridad del Envío: Es el documento firmado por el expedidor reconocido o agente acreditado certificando que el/los envío/s a que se refiere el documento es considerado carga reconocida.

Mercancías peligrosas: Todo artículo o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas comprendidas en las Instrucciones Técnicas de la OACI, o que hayan sido clasificadas conforme a tales Instrucciones.

Nivel de amenaza: conceptualización efectuada por la autoridad nacional competente en seguridad de la aviación civil frente a situaciones de riesgo predeterminadas, a los efectos de establecer y aplicar medidas de prevención adecuadas para evitar la comisión de actos de interferencia ilícita.

Operación de transporte aéreo comercial: Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

Nota: Para los fines de este manual se empleará la expresión “explotador de aeronaves” en vez de “explotador de transporte aéreo comercial”.

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

Plan de Seguridad de la Carga (PSC): Documento escrito que contiene y describe el conjunto de medidas y procedimientos de seguridad adoptadas para asegurar que la carga y el correo se someten a controles de seguridad apropiados, previo a su transporte por vía aérea.

Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea (PNSCA): Conjunto de normas, métodos y procedimientos de seguridad adoptados por el Estado para asegurarse que la carga y el correo se someten a controles de seguridad apropiados, para su transporte a bordo de aeronaves de transporte aerocomercial.

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

Prueba de seguridad: Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

Punto de Inspección de carga y correo: lugar donde se aplican controles de seguridad con medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar en los envíos de carga y correo transportados por vía aérea, armas, explosivos u otros artículos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Registro de seguridad de personas y equipaje / carga / correo: control manual realizado para la detección de armas, explosivos u otros artículos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita

Riesgo: La probabilidad de que se produzca con éxito un ataque contra un objetivo.

Sector de carga: el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados a la manipulación, transferencia y/o depósito de cargas y mercancías que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje facturado.

Sector de correo: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al despacho y/o depósito de correspondencia y a la prestación de otros servicios postales.

Sistema de detección de explosivos (EDS): Sistema o combinación de diferentes técnicas con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, material explosivo contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

Terminal de Carga: Conjunto de áreas del aeropuerto específicamente delimitadas para la recepción, guarda, almacenamiento, control, movimiento y entrega de cargas, encomiendas de mensajerías y por expreso, y el correo a transportar por vía aérea.

Transportador: Persona física o jurídica que realiza servicios de traslado de cargas, encomiendas de mensajerías y por expreso y el correo.

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

Vulnerabilidad: Las características de un objetivo que pudieran ser explotadas en un ataque, o la facilidad con que se puede atacar un objetivo.

Zona de seguridad restringida: Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

C. SIGLAS Y ACRÓNIMOS

Los acrónimos empleados en este Programa tienen el siguiente significado:

PNSAC	PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL
PNSCA	PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA
PNCCS AC	PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
PNISAC	PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
PSC	PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA
OACI	ORGANIZACIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL
AAC	AUTORIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
ASCSA V	AUTORIDAD DE SEGURIDAD COMPETENTE DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
DGAC	DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

CAPITULO III: LEGISLACIÓN VIGENTE

A. LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

La República de (indicar el nombre del Estado) como Estado Contrante de la OACI (Organización Civil Internacional), y signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional (CHICAGO, 1944), ratificado por Ley N° (precisar), ha asumido la obligación de garantizar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados incluidos en el Anexo 17 “SEGURIDAD”, como así también toda otra norma relativa a la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

1. ANEXO 17 “SEGURIDAD” 4.6 MEDIDAS RELATIVAS A LA CARGA, EL CORREO Y OTROS ARTÍCULOS – (Actualizado y conciliado con el proyecto de Enmienda 13 del Anexo 17 de OACI.-)

4.6.1 Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.

4.6.2 Cada Estado contratante establecerá un proceso de seguridad de la cadena de suministro, que incluya la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos, si éstos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo.

4.6.3 Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

4.6.3 (bis) Cada Estado contratante se asegurará de que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo del alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.

4.6.4 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado o una entidad que este aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.

4.6.5 Cada Estado contratante asegurará que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales de pasajeros se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se carguen en la aeronave.

4.6.6 Cada Estado contratante asegurará que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas sean objeto de controles de seguridad apropiados, que pueden incluir la inspección.

4.6.7 Cada Estado contratante asegurará de que la carga y el correo que haya sido objeto de confirmación y demostración disponga de un estatus de seguridad que los acompañara, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministros segura.

4.6.8. Cada Estado contratante asegurará de que la carga y el correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en su territorio.

4.6.9. Método Recomendado – Cada Estado debería establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y correo de transbordo que entren en su territorio hayan pasado por los controles apropiados.

LEGISLACIÓN NACIONAL

1. El marco jurídico nacional adoptado por (indicar nombre del Estado) miembro para la protección de la seguridad de la carga aérea y el correo contra los actos de interferencia ilícita, estará integrado por las normas mencionadas a continuación:

- ❖ El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC)
- ❖ El Programa Nacional de Seguridad para la Carga Aérea (PNSCA)
- ❖ El Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC).
- ❖ El Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC)
- ❖ El Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA).
- ❖ Reglamentos, circulares y demás normas complementarias.

2. La legislación precedentemente individualizada debería identificar la autoridad competente del Estado designada responsable de la seguridad de la aviación y asignarle poderes y facultades legales apropiadas para hacer cumplir las normas, reglamentos y procedimientos de seguridad de la aviación.

CAPITULO IV: ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

A. AUTORIDADES

1. AUTORIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1.1 Cada estado miembro deberá identificar [Nombre de la Organización] a la Autoridad de Aplicación del Anexo 17 al Convenio de Chicago, de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) designada.

1.2 Cada estado miembro deberá dotar a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil de atribuciones suficientes para desarrollar la política nacional en seguridad de la aviación civil.

2. AUTORIDAD AERONÁUTICA - JEFE DE AERÓDROMO

2.1 Sus responsabilidades específicas en materia de seguridad de la carga y correo son:

2.1.1 Asegurar que su personal observe las medidas de seguridad contempladas en el PNSCA y las normas complementarias de seguridad de la aviación civil establecidas.

2.1.2 Aplicar toda medida de seguridad contribuyente al cumplimiento de los objetivos de los PNSCA de los aeropuertos sujetos a su jurisdicción.

3. ORGANISMOS PÚBLICOS EN EL ÁMBITO AEROPORTUARIO

3.1 Los organismos e instituciones públicas tales como Servicio Nacional de Aduana, Autoridad de Controles Fitosanitario, y otros, que desarrollan actividades en el ámbito aeroportuario deberán:

3.1.1 Observar y hacer observar a su personal, las medidas de seguridad contempladas en el PNSCA del aeropuerto en que desarrollan sus actividades y las respectivas normas complementarias.

3.1.2 Asegurar la aplicación de medidas de control y registro de accesos a sus instalaciones que posean puntos de vinculación entre la parte pública y la zona de seguridad restringida del aeropuerto.

3.1.3 Trabajar en forma coordinada con las autoridades de seguridad aeroportuaria, estableciendo mecanismo de comunicación y alertas.

3.1.4 Participar en los comités de seguridad de los aeropuertos.

4. EXPLOTADOR DEL AEROPUERTO

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

4.1 Sus responsabilidades específicas en materia de seguridad de la carga y el correo son:

4.1.1 Asegurar que su personal observe las medidas seguridad contempladas en el PNSCA y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.

4.1.2 Incorporar al Plan de Seguridad de Explotador de Aeropuerto las medidas y procedimientos adoptados por la empresa para la protección de las operaciones desarrolladas, en concordancia con las prescripciones contempladas en el PNSCA.

4.1.3 Aplicar toda medida de seguridad contribuyente al cumplimiento de los objetivos de los PNSCA de los aeropuertos sujetos a su explotación.

4.1.4. Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.

4.1.5 Disponer de una instalación adecuada para almacenar mercancías peligrosas rechazadas para el embarque, para que se mantenga en forma provisoria, por si se requiere peritajes, verificaciones y devoluciones, por parte de seguridad aeroportuaria.

B. CADENA DE SUMINISTRO

1. EXPEDIDOR RECONOCIDO

1.1 Sus responsabilidades específicas en materia de seguridad de la carga y el correo incluyen, a título meramente enunciativo:

1.1.1 Consignar/Registrar su identidad y dirección ante un agente acreditado, así como los datos del personal autorizado para realizar entregas en su nombre.

1.1.2 Identificar los envíos como carga aérea y/o correo.

1.1.3 Declarar que los envíos los preparan miembros del personal fiables en locales seguros;

1.1.4 Declarar que los envíos están protegidos contra manipulación indebida durante las operaciones de preparación, almacenamiento y transporte de las cuales es responsable;

1.1.5 Declarar su aceptación de que el embalaje y el contenido de todo envío puede ser examinado por razones de seguridad;

1.1.6 Certificar por escrito que, a su leal saber y entender, el envío no contiene artículos restringidos ni sustancias o artefactos peligrosos.

1.1.7 Proteger los envíos contra interferencias no autorizadas durante la preparación, almacenamiento y transporte de los mismos.

1.1.8 Proporcionar una descripción completa del contenido del envío, por medio de la entrega al agente acreditado de una Declaración de Seguridad del Envío, según modelo adjunto como Anexo I al Apéndice N° 1 del presente PNSCA.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

1.1.9 Asegurar que los agentes y/o terceros Responder por los agentes y/o terceros por ellos contratados acerca de las medidas que deberán ser implementadas.

1.1.10 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga sean llevadas a cabo por personal capacitado de acuerdo a lo prescrito en el Capítulo XII Capacitación del PNSCA.

1.1.11 Requerir y verificar que su personal respete las medidas seguridad contempladas en el presente programa y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.

1.1.12 Aplicar las medidas adecuadas para la protección de las instalaciones de la empresa y controles de acceso a dichas instalaciones.

1.1.13 Capacitar a su personal en materias de seguridad de la carga aérea, correo y mercancías peligrosas

2. AGENTE ACREDITADO

2.1 Las responsabilidades específicas del agente acreditado en materia de seguridad de la carga y el correo incluyen, a título meramente enunciativo:

2.1.1 Solicitar ante la Autoridad Competente la Habilitación y Registro como Agente Acreditado de carga y correo.

2.1.2 Elaborar, aplicar, mantener actualizado y someter a la aprobación de la Autoridad Competente, un Plan de Seguridad de la Carga (PSC) que describa el conjunto de medidas y procedimientos de seguridad adoptadas para asegurar que la carga y el correo se someten a controles de seguridad apropiados, previo a su transporte por vía aérea, en concordancia con las prescripciones contempladas en el PNSCA.

2.1.3 Exigir a cada Expedidor de carga y/o correo, como condición necesaria para ser considerado Expedidor Reconocido, que cumpla con las responsabilidades asignadas en el presente programa.

2.1.4 Mantener un registro actualizado de los expedidores reconocidos y de la/s persona/s autorizada/s para realizar la entrega de los envíos.

2.1.5 Asegurar que cada Expedidor Reconocido proporcione una Declaración de Seguridad del Envío, según modelo adjunto como anexo I al Apéndice N° 1 del presente PNSCA.

2.1.6 Proteger el envío recibido, frente a cualquier interferencia ilícita mientras el mismo se encuentre bajo su custodia, especialmente después que ha sido aceptado y clasificado como “carga reconocida”.

2.1.7 Someter los envíos de “carga reconocida” a verificaciones aleatorias para comprobar que su contenido se corresponda al declarado en la documentación que la acompaña.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

- 2.1.8 Someter los envíos de carga provenientes de Expedidores No Reconocidos a inspección por medios técnicos y aplicar los controles de seguridad expuestos en el presente programa.
- 2.1.9 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga sean llevadas a cabo por personal capacitado de acuerdo a lo prescrito en el Capítulo XI “Capacitación” del presente programa.
- 2.1.10 Designar e identificar ante la Autoridad Competente, a las personas responsables de la implantación, aplicación y supervisión de los controles de seguridad obligatorios para la carga y el correo.
- 2.1.11 Observar las medidas y procedimientos de seguridad previstos en los aeropuertos en que desarrollen sus operaciones.
- 2.1.12 Aplicar las medidas adecuadas para la protección de las instalaciones de la empresa y controles de acceso a dichas instalaciones
- 2.1.13 Adoptar las medidas de seguridad establecidas en el presente programa ante el eventual incremento del nivel de amenaza, de acuerdo a lo prescrito en el Capítulo XIII del PNSCA.
- 2.1.14 Responder por los agentes y/o terceros por ellos contratados acerca de las medidas que deberán ser implementadas.
- 2.1.15 Conservar una copia del Plan de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) aprobado, la que deberá ser puesta a disposición de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil en caso de ser solicitada.
- 2.1.16 Observar cualquier otra medida que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere necesaria para el adecuado cumplimiento de los objetivos del PNSCA.
- 2.1.17 Requerir y verificar que su personal respete las medidas seguridad contempladas en el PNSCA y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.
- 2.1.18 Elaborar un programa de capacitación, que verificando que su personal sea capacitado en materias de seguridad de la carga y mercancías peligrosas
- 2.1.19 Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.
- 2.1.20 Entregar la carga con una declaración de responsabilidad y seguridad donde manifieste que esta ha sido sometida procedimientos de seguridad, tales como inspección, control en la aceptación, protección y vigilancia en la custodia y transporte
- 2.2. El Agente acreditado y los procedimientos de inspección
- 2.2.1 El Agente Acreditado deberá cumplir con las condiciones establecidas para la inspección de la carga y el correo descriptas en los siguientes Apéndices:

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

2.2.2 “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.

2.2.3 “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.

2.2.4 “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.

3. TRANSPORTADOR TERRESTRE.

3.1 El Expedidor Conocido / Reconocido o el Agente Acreditado será responsable que el Transporte Terrestre, propio o contratado, destinado al transporte carga y correo a embarcar por vía aérea; cumpla con los requisitos de seguridad necesarios para satisfacer las exigencias emanadas del PNSCA.

3.2 Para el traslado por vehículos de transporte terrestre fuera del ámbito aeroportuario de la carga y el correo a transportar por vía aérea, los Expedidores Conocidos y los Agentes Acreditados deben aplicar las medidas que a continuación se enuncian:

3.2.1 Asegurar que la carga y correo sean transportadas exclusivamente en vehículos cerrados y precintados o en caso contrario custodiados; y cumplir con todos los requisitos legales exigidos para el desarrollo de la actividad.

3.2.2 Determinar en su Programa de Seguridad, los procedimientos para que el traslado por vehículos se desarrolle manteniendo condiciones de seguridad apropiadas.

3.2.3 Aplicar medidas de seguridad apropiadas para impedir el transporte de cualquier tipo de carga y correo con un embalaje dañado y/o con signos de violación.

3.2.4 Asegurar que los conductores de los vehículos de transporte terrestre cuenten con una credencial habilitante para su ingreso al sector de descarga de la Terminal de Cargas de un Aeropuerto.

3.3 Inspeccionar el compartimento de carga del vehículo de transporte terrestre previo a inicio de la operaciones de estiba de la mercancía, manteniéndose vigilado hasta tanto el envío se encuentre completamente cargado en el vehículo.

4. EXPLOTADOR AÉREO.

4.1 Las responsabilidades del explotador de aeronaves en materia de seguridad de la carga y el correo, consistirán en:

4.1.1 Elaborar y mantener actualizado su Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) que determine las medidas y procedimientos adoptados por la empresa para la protección de las operaciones desarrolladas, en concordancia con las prescripciones contempladas en el PNSCA

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

- 4.1.2 Someter el Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) a la aprobación de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
- 4.1.3 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga sean llevadas a cabo por personal capacitado de acuerdo a lo prescrito en el Capítulo XII del presente programa.
- 4.1.5 Requerir y verificar que su personal respete las medidas seguridad contempladas en el presente programa.
- 4.1.6 Proteger el envío que provenga de un agente acreditado frente a cualquier interferencia ilícita mientras el mismo se encuentre bajo su custodia, especialmente después que ha sido clasificado como “carga reconocida”.
- 4.1.7 Proteger el envío de intervenciones no autorizadas desde el punto donde se aplica la inspección hasta el momento en que sean cargados en una aeronave.
- 4.1.8 Garantizar que la carga y el correo estibado a bordo de la aeronave haya sido registrado en el manifiesto correspondiente al vuelo en cuestión.
- 4.1.9 Someter los envíos de “carga reconocida” a registros aleatorios para comprobar que su contenido se corresponda al declarado en la documentación acompañante.
- 4.1.10 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga las lleve a cabo personal adecuadamente capacitado de acuerdo a lo prescrito en el presente programa.
- 4.1.11 Designar e identificar ante la Autoridad Competente a las personas responsables de la implantación, aplicación y supervisión de los controles de seguridad obligatorios para la carga y el correo.
- 4.1.12 Asegurar que los agentes y/o terceros contratados apliquen las medidas las medidas y procedimientos de seguridad expuestos en el presente programa.
- 4.1.13 Someter a la carga y correo que no provenga de un Agente Acreditado a inspección y registro y demás controles de seguridad expuestos en el presente programa.
- 4.1.14 Elaborar un programa de capacitación, que verificando que su personal sea capacitado en materias de seguridad de la carga y mercancías peligrosas
- 4.1.15 Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.
- 4.1.14 El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial deberá cumplir con las condiciones establecidas para la inspección de la carga y el correo descriptas en los siguientes Apéndices:

- a) “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.
- b) “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.
- c) “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.

4.1.15 Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial que opten por solicitar su Habilitación y Registro como Agente Acreditado, deberán seguir las indicaciones prescriptas en el Capítulo VI y cumplir con las responsabilidades de un agente acreditado, enumeradas en el presente programa.

5. DEPÓSITO, BODEGA Y/O CONSOLIDADORES DE CARGA

5.1 Las responsabilidades específicas de la persona física o jurídica, pública o privada habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Depósito, incluyen a título meramente enunciativo:

5.1.1 Requerir y verificar que su personal respete las medidas seguridad contempladas en el PNSCA y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.

5.1.2 Proteger mediante controles de accesos y vigilancia los envíos, luego de su recepción, frente a cualquier interferencia ilícita mientras el mismo se encuentre bajo su custodia, especialmente después que ha sido clasificado como “carga reconocida”.

5.1.3 Asegurar que las operaciones de recepción, aceptación y manipulación de la carga las lleve a cabo personal capacitado de acuerdo a lo prescripto en el Capítulo XII del presente programa.

5.1.4 Designar e identificar ante la Autoridad Competente, a las personas responsables de la implantación, aplicación y supervisión de los controles de seguridad aplicados a la carga.

5.1.5 Presentar para su aprobación ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil un Programa de Seguridad para la Carga Aérea que contenga las medidas y procedimientos de seguridad previstos en el presente programa.

5.1.6 Asegurar la aplicación de controles de seguridad apropiados en los accesos a las instalaciones de la empresa que posean puntos de vinculación entre la parte pública y la zona de seguridad restringida del aeropuerto.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

- 5.1.7 Facilitar a los explotadores aéreos espacios suficientes en sus instalaciones para aplicar inspección por medios técnicos a la carga transportada por vía aérea.
- 5.1.8 Adoptar las medidas de seguridad establecidas en el presente programa ante el eventual incremento del nivel de amenaza, de acuerdo a lo prescrito en el Capítulo XIII del PNSCA.
- 5.1.9 Elaborar un programa de capacitación, que verificando que su personal sea capacitado en materias de seguridad de la carga y mercancías peligrosas
- 5.1.10 Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.

6. PERMISIONARIO/ADMINISTRADOR POSTAL

- 6.1 Sus responsabilidades específicas en materia de seguridad del correo, consistirá en:
 - 6.1.1 Asegurar que su personal observe las medidas seguridad contempladas en el PNSCA y toda otra norma integrante del sistema normativo de seguridad de la aviación civil.
 - 6.1.2 Elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) escrito que describa en detalle las medidas y procedimientos adoptados para el cumplimiento de las tareas de seguridad de su responsabilidad establecidas en el presente programa.
 - 6.1.3 El programa de seguridad deberá ser presentado ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para su evaluación y aprobación.
 - 6.1.4 Incorporar al Programa de Seguridad las medidas y procedimientos adoptados por la empresa para la protección de sus operaciones en concordancia con las prescripciones contempladas en el PNSCA.
 - 6.1.5 Aplicar toda medida de seguridad contribuyente al cumplimiento de los objetivos de los PNSCA de los aeropuertos en donde desarrolla sus actividades comerciales.
 - 6.1.6 Someter a inspección y registro al correo que no provenga de un Agente Acreditado y Expedidor Reconocido de acuerdo a los procedimientos establecidos en el presente programa.

7. EMPRESAS DE SEGURIDAD PRIVADA.

- 7.1 Las empresas prestadoras de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario, deberán:
 - 7.1.1 Asegurar que su personal observe las medidas de seguridad contempladas en el PNSCA y las normas complementarias de seguridad de la aviación civil establecidas por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

- 7.1.2 Elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad para la Carga Aérea escrito que describa en detalle las medidas y procedimientos adoptados para el cumplimiento de las tareas de seguridad de su responsabilidad establecidas en el presente programa.
- 7.1.3 El programa de seguridad de estas empresas deberá ser presentado ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para su evaluación y aprobación.
- 7.1.4 Ejecutar las tareas de seguridad inherentes a su ámbito de responsabilidad en las instalaciones aeroportuarias y aeronaves pertenecientes al explotador, prestador de servicio aeroportuario y/o permisionario, por el cual fuera contratado.
- 7.1.5 Asegurar la adopción de los recaudos necesarios para la intensificación de las medidas de su responsabilidad que resulten necesarias para responder ante el eventual incremento de la amenaza.
- 7.1.6 Elaborar un programa de capacitación, que verificando que su personal sea capacitado en materias de seguridad de la carga y mercancías peligrosas
- 7.1.7 Informar a las autoridades de seguridad aeroportuaria, las irregularidades de seguridad detectadas en la carga y correo.

CAPÍTULO V – REQUISITOS DE HABILITACIÓN Y REGISTRO DEL AGENTE ACREDITADO

A. PRESENTACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

1. Toda persona física o jurídica, pública o privada que realice operaciones comerciales con el transporte aerocomercial y solicite que sus medidas y controles de seguridad sobre la carga y el correo sean validados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, deberá presentar una “Solicitud de Habilitación y Registro del Agente Acreditado” ante (indicar el organismo y/dependencia designado) por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil a los fines de iniciar el trámite de aceptación para ser reconocido como Agente Acreditado.

2. La Solicitud de Habilitación y Registro del Agente Acreditado” deberá contener:

- ❖ Nombre o denominación comercial, Razón Social y datos comerciales.
 - ❖ Datos filiatorios de los integrantes de la razón social, personal directivo y responsable de la seguridad.
 - ❖ Número de personas empleadas por la empresa.
 - ❖ Volumen promedio de carga transportada mensualmente.
 - ❖ Descripción del tipo de mercancía que transporta habitualmente.
 - ❖ Planos del sitio utilizado para el almacenamiento de la carga
 - ❖ Descripción de las medidas de seguridad aplicadas por la empresa.
 - ❖ Nombre de las líneas aéreas con las que habitualmente mantiene relaciones comerciales.
 - ❖ Empresa de seguridad privada contratada para la prestación de servicios.
 - ❖ Registro de los Expedidores Reconocidos por la Empresa.
3. La solicitud de habilitación y registro, deberá adjuntar constancia de:
- ❖ Estatuto de la Razón Social de la empresa
 - ❖ Poder general facultando para actuar en nombre de la razón social.
 - ❖ Habilitación Municipal, Provincial o Nacional según corresponda.
 - ❖ Inscripción ante organismos tributarios nacionales.
 - ❖ Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) del Agente Acreditado aprobado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

❖ El personal de los agentes acreditados que cuente con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringida, que se encuentre en contacto con la carga aérea en cualquier parte de la cadena de suministros, incluido el medio terrestre, que cumple funciones de protección, verificación, e inspección de la carga aérea, deberá presentar un certificado de antecedentes penales y criminales como requisito previo al inicio del desempeño de sus funciones y previo a la obtención de los permisos aeroportuarios permanentes de seguridad necesarios para el desempeño la misma.³

B. REQUISITOS PARA EL EXPEDIDOR RECONOCIDO

1. El Agente Acreditado deberá exigir el cumplimiento de los siguientes requisitos para registrar a un Expedidor como Expedidor Reconocido:

- ❖ Razón Social y datos comerciales.
- ❖ Integrantes de la razón social, del personal directivo y del responsable de la seguridad.
- ❖ Datos comerciales de los agentes autorizados a hacer entregas en su nombre;
- ❖ Declarar que los envíos fueron protegidos contra manipulación indebida durante las operaciones de preparación, almacenamiento y transporte de las cuales es responsable;
- ❖ Declarar que los envíos puedan ser examinados por razones de seguridad;
- ❖ Certificar por escrito que el envío no contiene artículos restringidos ni sustancias o artefactos peligrosos.
- ❖ El personal de los expedidores reconocidos que cuente con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringida, que se encuentre en contacto con la carga aérea en cualquier parte de la cadena de suministros, incluido el medio terrestre, que cumple funciones de protección, verificación, e inspección de la carga aérea, deberá presentar un certificado de antecedentes penales y criminales como requisito previo al inicio del desempeño de sus funciones y previo a la obtención de los permisos aeroportuarios permanentes de seguridad necesarios para el desempeño la misma.⁴

C. PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN

1. La aprobación de la Solicitud de Habilitación y Registro tramitara por expediente administrativo y tendrá lugar en caso de que:

³ TSA- Recomendación N° 7- Hoja 4

⁴ TSA- Recomendación N° 7- Hoja 4

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

1.1 Se cumpla satisfactoriamente con los requerimientos efectuados, se promoverán las acciones pertinentes para impulsar la continuidad del trámite y procederá a notificar por escrito a la persona física o jurídica que corresponda, de su efectiva Habilitación y Registro como Agente Acreditado.

1.2 Se constataran observaciones, se notificará por escrito a la persona física o jurídica que corresponda y se requerirá la presentación de la documentación adicional que considere necesaria para su efectiva Habilitación y Registro.

2. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil notificará por escrito a la persona física o jurídica que corresponda el rechazo a su Solicitud de Habilitación y Registro, exponiendo las razones por las cuales es rechazada.

3. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil verificará por medio de una inspección que las instalaciones, edificios, locales, vehículos de transporte, medidas de seguridad, procedimientos aplicados y todo aquello que considere pertinente, se corresponda con los datos consignados en la Solicitud de Habilitación y Registro.

4. La Habilitación y Registro de un Agente Acreditado de carga tendrá una vigencia de 2 (DOS) años, a partir del momento de recibida la notificación y se efectuara mediante un certificado de que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación “Agente Acreditado” (vigencia de dos (02) años. (ANEXO IV)

5. Aquella persona física o jurídica que haya sido notificada de su habilitación y registro como agente acreditado, dispondrá de un máximo de TREINTA (30) días hábiles, contados a partir de la fecha de notificación de la medida adoptada por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación, para la presentación de un Plan de Seguridad para la Carga Aérea (PSC).

D. VIGENCIA DEL REGISTRO DE HABILITACIÓN

1. Una vez transcurridos los DOS (2) años de vigencia de la acreditación como agente, las personas físicas o jurídicas involucradas en la operatoria, deberán remitir a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil la actualización del PSC como condición para renovar su registro como agente acreditado.

2. En el caso de existir discrepancias entre los procedimientos aplicados por un agente acreditado de carga y los exigidos por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, no se otorgará la renovación hasta tanto no se resuelvan.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

3. Cualquier modificación sobre los datos consignados en la solicitud de habilitación y registro del agente acreditado, deberá incorporarse en la actualización del PSC presentado por el Agente Acreditado.
4. La Autoridad Competente de seguridad de la Aviación, en caso de incumplimiento de la normativa vigente, podrá determinar la suspensión transitoria o cancelación definitiva de la acreditación otorgada a un Agente de Carga.

CAPÍTULO VI: SISTEMA DE AGENTE ACREDITADO Y EXPEDIDOR RECONOCIDO.

A. GENERALIDADES

1. La Autoridad competente en Seguridad de la Aviación [Indicar Organismo de cada Estado], debe exigir que el Sistema de Agente Acreditado obligue a quienes participen en la Cadena de Suministro de la Carga Aérea a responder por la seguridad de todos los envíos. Tal sistema debería consistir en:

1.1 Medidas de seguridad y procedimientos de operación específicos que definan las funciones y responsabilidades de los Agentes Acreditados (Plan de Seguridad para la Carga Aérea PSC);

1.2 Procedimientos de fiscalización para asegurar que antes de ser aprobados como Agentes Acreditados, las organizaciones solicitantes hayan sido inspeccionadas por la autoridad competente para confirmar que:

1.2.1 Los edificios, locales, instalaciones y vehículos de transporte que participan en el procesamiento o movimiento de la carga aérea están protegidos en todo momento o son inspeccionados antes de ser puestos de servicio; y

1.2.2 El personal que participa de las diferentes operaciones que intervengan en las actividades relacionadas con la Cadena de Suministro, que incluye: la elaboración, envío, aceptación, clasificación, manipulación, almacenamiento, despacho, transporte terrestre y custodia de la carga y el correo, se encuentre debidamente capacitado de acuerdo al Capítulo XI del PNSCA.

1.2.3 Los envíos incluidos dentro del sistema de agente acreditado y expedidor reconocido son sometidos a controles de seguridad apropiados antes de ser transportados en una aeronave aerocomercial.

1.2.4 La carga y el correo que provenga de un agente acreditado y/o expedidor reconocido son protegidos frente a interferencias no autorizadas desde su aceptación como carga reconocida hasta su estiba a bordo de la aeronave.

1.2.5 Las medidas y procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) son aplicadas en su organización.

B. ACEPTACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO

1. El expedidor reconocido deberá presentar el envío acompañado de una Declaración de Responsabilidad y Seguridad del Envío, que certifique que la carga y/o correo han sido debidamente embalados y protegidos de intervenciones no autorizadas y remitidos a un agente acreditado por medio de un transporte seguro, siguiendo el modelo adjunto como Anexo I al Apéndice N° 1 del PNSCA.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

2. El agente acreditado deberá verificar si el envío proviene de un expedidor reconocido, constatando que el contenido se corresponda con la información obrante en la Declaración Responsabilidad y Seguridad del Envío, como condición necesaria para su efectiva aceptación.
3. En caso de no encontrar discrepancias, el agente acreditado deberá proceder a la aceptación del envío y mantener las condiciones de seguridad, protegiéndolo desde el momento de su recepción, hasta su estiba en la bodega de la aeronave. Asimismo, deberá completar un Manifiesto de Seguridad del Envío, según modelo adjunto como Anexo II al Apéndice N° 1 del presente programa.
4. En caso de encontrar discrepancias, entre el contenido del envío y la documentación obrante, el agente acreditado deberá someter el envío a inspección y registro, de acuerdo a los procedimientos contenidos en el presente programa.
5. La carga y correo proveniente de un expedidor no reconocido es considerada carga no reconocida, por lo tanto, el agente acreditado deberá someter dicho envío a inspección y registro, de acuerdo a los procedimientos contenidos en el presente programa.
6. El Agente Acreditado deberá cumplir con las condiciones establecidas para la inspección de la carga y el correo descriptas en los siguientes Apéndices:
 - ❖ “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.
 - ❖ “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.
 - ❖ “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.
7. El agente acreditado que en el proceso de inspección y registro verifique la existencia de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que pudiera poner en riesgo la seguridad de la aviación, deberá aplicar los procedimientos descritos en el Apéndice 2 del presente programa.
8. Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial que acepten carga o correo presentados por un agente acreditado, deberán mantener las condiciones de seguridad de los envíos y asegurar su protección frente a interferencias no autorizadas hasta su estiba a bordo de la aeronave.
9. El compartimento de carga del vehículo de transporte terrestre deberá encontrarse protegido por un precinto inviolable y/o cerraduras, inmediatamente después de completada la carga.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

10. El conductor del vehículo de transporte terrestre deberá hacerse responsable por el transporte seguro de la carga, evitando las paradas innecesarias o no previstas. En casos en los que deba abandonar el vehículo por cuestiones de emergencia, se deberá verificar la integridad de los precintos y/o cerrojos, antes de retomar el viaje.

11. Los Servicios de Custodia durante el movimiento terrestre de las cargas a transportar por vía aérea, que contraten los Expedidores Conocidos y los Agentes Acreditados; tendrán que estar inscriptos y habilitados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

C. REGISTRO DOCUMENTAL

1. A los fines de aplicar medidas adecuadas para el control de la carga y el correo, los expedidores reconocidos, agentes acreditados y/o explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, deberán mantener un registro documental detallado de la carga en todas sus instancias, desde el momento en que pasa a ser reconocida hasta que es recibida por el agente acreditado y/o explotador de aeronaves de transporte aerocomercial.

2. El registro documental de la carga en todas sus instancias comprende:

2.1 **La Declaración Responsabilidad y Seguridad del Envío:** es emitida por el originador de la carga y/o correo (expedidor reconocido) o entidad a través de la cual el envío pasa a ser considerado carga reconocida. Se adjunta modelo como Anexo I al Apéndice N° 1 del PNSCA.

2.2 **El Manifiesto de Seguridad del Envío:** es emitido por el agente acreditado que al recibir la carga reconocida, deberá conservar el original de la Declaración de Responsabilidad y Seguridad del Envío y emitir su propio Manifiesto de Seguridad del Envío para ser presentado ante el explotador de aeronaves de transporte aerocomercial u otro agente acreditado. Se adjunta modelo como Anexo II al Apéndice N° 1 del PNSCA.

2.3 **El Etiquetado de seguridad:** consiste en una etiqueta de seguridad que deberá ser colocada en un lugar visible del envío, por parte del responsable que corresponda, según el envío de que se trate. Existen 3 tipos posibles de etiquetados de seguridad, a saber:

✓ **Etiqueta de carga inspeccionada:** es la etiqueta que deberá ser colocada por el agente acreditado y/o explotador de aeronave de transporte aerocomercial, cuando reciba un envío que no provenga de un expedidor reconocido.

✓ **Etiqueta de carga reconocida:** es la etiqueta que deberá ser colocada por parte del agente acreditado cuando reciba un envío proveniente de un expedidor reconocido. Anexo VI.

✓ **Etiqueta de carga inspeccionada por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil:** es la etiqueta que deberá ser colocada por la Autoridad de aplicación del presente programa, cuando considere aplicar inspección por sus propios medios sobre cualquier tipo de envío.

2.4 **Modelo de acuerdo entre un expedidor reconocido y un agente acreditado:** Es la documentación que respalda un acuerdo entre ambos actores, según el cual el expedidor reconocido se hace responsable de preservar las condiciones de seguridad del envío. Se adjunta modelo como Anexo III al Apéndice N° 1 del presente programa.

CAPITULO VII: MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LOS EXPLOTADORES AÉREOS NO INCLUIDOS EN EL SISTEMA DE AGENTE ACREDITADO.

A. GENERALIDADES

1. Todo Explotador de Aeronaves de Transporte Aero comercial y/o cualquier otra entidad habilitada para efectuar operaciones relacionadas con algún aspecto de la carga y el correo que no adopte el sistema de agente acreditado y expedidor reconocido deberá ajustarse a las condiciones de seguridad que se encuentran detalladas en la presente sección.

B. EXPLOTADOR AÉREO

1. Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial que acepten carga o correo presentados por un agente acreditado, deberán mantener las condiciones de seguridad de los envíos de carga y correo y asegurar su protección frente a interferencias no autorizadas hasta su estiba a bordo de la aeronave.

2. El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial que no opte por el empleo del sistema de agente acreditado y expedidor reconocido y acepte carga y/o correo que no provenga de un agente acreditado, deberá someter dicho envío a inspección, protegiéndolo de interferencias no autorizadas desde el punto donde se aplica la inspección hasta su estiba en una aeronave.

3. El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial que no opte por el sistema de agente acreditado y expedidor reconocido deberá realizar la inspección del 100% de la carga y el correo recibidos, de acuerdo a los procedimientos contenidos en el presente programa.

4. El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial deberá presentar un Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) con las medidas y procedimientos adoptados por la empresa para la protección de las operaciones desarrolladas, en concordancia con las prescripciones contempladas en el Anexo I del Apéndice N° 5 del PNSCA y someter dicho Programa a la aprobación de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

5. El explotador de aeronaves de transporte aerocomercial deberá cumplir con las condiciones establecidas para la inspección de la carga y el correo descriptas en los siguientes Apéndices:

❖ “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.

❖ “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.

❖ “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.

C. DEPÓSITO.

1. Toda persona física o jurídica, pública o privada habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Depósito, podrá solicitar su Habilitación y Registro como agente acreditado, en cuyo caso deberá seguir las indicaciones prescriptas en el capítulo 4 del presente programa y cumplir con las responsabilidades de un agente acreditado, enumeradas en el presente programa.

2. Toda persona física o jurídica, pública o privada habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Depósito, que no opte por registrarse como agente acreditado de carga, deberá presentar un Programa de Seguridad para la Carga Aérea (PSC), de acuerdo a lo prescrito en el Anexo II del Apéndice N° 5 del presente programa.

3. Adicionalmente, deberá cumplimentar una serie de requisitos excluyentes, detallados en el presente apartado:

3.1 Contar con sectores diferenciados en las instalaciones que fueran utilizadas para el depósito de la carga y correo, que deberán encontrarse físicamente delimitados y su ingreso estará controlado y circunscripto a:

✓ Acceso peatonal: permitirá únicamente el ingreso del personal autorizado que cuente con una Credencial habilitante.

✓ Acceso vehicular: estará restringido a los vehículos de transporte de carga y correo que cuenten con la correspondiente documentación que avale dicho envío.

4. El depósito donde se almacene carga y correo ubicado en zona de seguridad restringida deberá cumplimentar una serie de requisitos excluyentes, detallados en el presente apartado:

4.1 Controlar el acceso con un punto de inspección y registro debidamente autorizado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

4.2 Asignar un sector exclusivo para la carga y correo que fuera considerada reconocida, separado y limitado de un sector para carga no reconocida.

4.3 Asignar un sector exclusivo para la carga y correo que fuera considerada no reconocida.

Someter a inspección y registro, la carga y correo que fuera considerada no reconocida y mantener en condiciones de esterilidad en un sector exclusivo dentro de sus instalaciones para los envíos inspeccionados.

4.4 Asignar un sector exclusivo para el tratamiento de la carga reconocida que se encuentre en condiciones de ser paletizada.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

- 4.5 Resguardar el sector de cualquier tipo de acceso no autorizado a la carga y/o correo a partir del momento en que es considerada carga reconocida.
- 4.6 Mantener en condiciones de esterilidad, un sector dentro de sus instalaciones para la aplicación de procedimientos de inspección a la carga de transbordo.
- 4.7 Mantener un registro actualizado de las personas autorizadas a ingresar a las zonas de seguridad restringida.
- 4.8 Controlar el acceso de las personas autorizadas a ingresar a la zona de seguridad restringida.
- 4.9 Contar con personal debidamente capacitado en materias de seguridad de la carga aérea y mercancías peligrosas

CAPÍTULO VIII – INSPECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO

A. AUTORIDAD DE INSPECCIÓN Y REGISTRO

1. La inspección y registro de la carga y el correo, deberá llevarse a cabo por personal debidamente calificado y habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
2. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil posee las facultades suficientes para autorizar cuando lo considere necesario, que la aplicación de servicios de inspección y registro de la carga y el correo sean llevados a cabo por otras entidades con responsabilidades en la protección de la seguridad de la aviación, siempre que sean ejecutados:
 - 2.1 Por personal debidamente calificado de conformidad con los requerimientos del presente programa.
 - 2.2 En condiciones previamente aprobadas por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
 - 2.3 Con equipamiento técnico habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
3. La prestación de los servicios de inspección de la carga y el correo podrá ser efectuada por:
 - 3.1 La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil,
 - 3.2 Empresas de seguridad privada que prestan servicios de inspección en el ámbito aeroportuario a Agentes Acreditados y/o Explotadores Aéreos y/o Permisionario/Administrador Postal y/o a otras entidades expresamente habilitadas por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
4. La prestación del servicio de inspección de la carga y el correo por parte de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil quedará supeditada a:
 - 4.1 La disponibilidad de los medios y recursos necesarios al efecto.
 - 4.2 El nivel de amenaza asignado a la operación aérea respectiva.
 - 4.3 Cualquier otra cuestión que a juicio de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, determine la necesidad o conveniencia del cumplimiento de dicha tarea.
5. Sin perjuicio de lo establecido precedentemente, la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil se reserva el derecho de efectuar la inspección de la carga y el correo de aquellos vuelos que por razones específicas de seguridad o producto de una evaluación de riesgo, resultaran de especial interés.

B. PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN Y REGISTRO DE LA CARGA Y EL CORREO

1. La inspección de la carga y el correo deberá ser efectuada mediante el empleo de equipamientos técnicos y servicios previamente habilitados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

2. Los servicios de inspección de la carga y el correo contemplados en esta sección deberán efectuarse en las condiciones establecidas los siguientes Apéndices.

❖ “Régimen de procedimientos en los puntos de inspección de carga y correo” adjunto al presente programa como Apéndice N° 2.

❖ “Reglamento de especificaciones técnicas, operativas y funcionales de equipos de inspección y detección” adjunto al presente programa como Apéndice N° 3.

❖ “Reglamento de operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y el correo”, adjunto al presente programa como Apéndice N° 4.

C. MEDIOS TÉCNICOS PARA LA INSPECCIÓN Y REGISTRO.

b) no reconoce el uso de tecnología de detección de amenaza como un método de escaneo. Se recomienda que la carga transportada en un avión de pasajeros con destino en los Estados Unidos sea escaneada en un 100% de las piezas a través de medios físicos o tecnológicos diseñados para detectar uno o más componentes de un dispositivo explosivo improvisado, tales como detonadores, cargas o el explosivo en sí mismo.

1. La carga y el correo que se disponga a ser despachada en una aeronave de transporte aerocomercial debería ser inspeccionada en su totalidad (100%), a fin de detectar artefactos explosivos improvisados o uno más de sus componentes, tales como detonadores, cargas o el explosivo en sí, a través del empleo de los medios físicos o técnicos enumerados a continuación:⁵

1.1

- 1) Inspecciones manuales o registro físico de la carga;
- 2) Inspección por rayos X clásica;
- 3) Sistemas de detección de explosivos;
- 4) Detección de metales;
- 5) Detección de trazas y vapores de explosivos;

⁵ TSA – Recomendación N° 4 – Hoja N° 3

- 6) Canes entrenados para la detección de explosivos;
- 7) Máquinas de rayos X de inspección de carga aérea
- 8) Máquina de Rayos X de inspección de carga en Pallets y ULD⁶.
- 9) Tecnología avanzada, rayos X u otros sistemas de inspección por ondas milimétricas.

1.2. Se recomienda que la Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación establezca y verifique la aplicación de un proceso normalizado diario de calibración y verificación para la tecnología de detección, a fin de asegurar el correcto funcionamiento de los mismos. Este procedimiento debe ser realizado obligatoriamente por todas las Entidades con responsabilidad conferida por el presente Programa, en el sostenimiento de la cadena de suministros y la seguridad de la carga aérea.⁷

2. Los Programas de Seguridad de la Carga (PSC) deberán consignar información precisa relativa a los medios empleados para la aplicación de los controles de seguridad.

D.- AUTORIZACIÓN, CERTIFICACIÓN Y PRUEBA DE EQUIPOS

1.- La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación Civil, autorizara el funcionamiento de los equipos de inspección, previa inspección y prueba de que el equipamiento cumple con las especificaciones técnicas declaradas por el fabricante y aquellas contenidas en las ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE EQUIPOS DE SEGURIDAD adjuntas al presente Programa como APÉNDICE 3.⁸

2.- Para tal efecto la Autoridad Competente de la seguridad de Aviación Civil, designara un equipo de inspectores compuesto de un profesional electrónico y de un especialista AVSEC para verificar las condiciones de operación del equipo, así como la capacitación que cuenta el personal operador del equipo de Rayos.

⁶ [Modificación de la norma sugerida por DGAC Chile, respecto Procedimientos y equipos.](#)

⁷ TSA – Recomendación N° 5 - Hoja N°3

⁸ [Modificación de la norma sugerida por DGAC Chile, respecto de la Certificación de Equipos.](#)

3. Del resultado del Informe del equipo de inspecciona la Autoridad Competente de la Seguridad de la Aviación Civil, entregara un certificado de autorización de operación del equipo de inspección. (ANEXO V)

E. INSPECCIONES Y REGISTROS ALEATORIOS

1. La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación deberá regular, verificar, y asegurar, que la Entidades encargadas de llevar a cabo la inspección y registro de la de la carga aérea, la cual deberá ser inspección de forma total (100 %) independientemente si la misma es considerada carga conocida o no reconocida. En un mismo sentido se encuentra prohibida la realización de registros e inspecciones aleatorias.⁹

F. CARGA DE TRANSBORDO

1. La carga y el correo de transbordo deberá ser inspeccionada con el fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave, artículos que puedan constituir un riesgo para la aviación civil.

2. La carga y el correo de transbordo que hayan sido sometidos a inspección deberán protegerse contra interferencias ilícitas, hasta su estiba en la bodega de la aeronave y el cierre de la misma.

3. Los explotadores de aeropuertos y/o explotadores de transporte aerocomercial asignarán y mantendrán instalaciones y servicios que posibiliten la aplicación de procedimientos de inspección a la carga de transbordo.

4. Los Programas de Seguridad para la Carga Aérea (PSC) deberán incluir información respectiva a los sectores, instalaciones y condiciones expresamente habilitadas para el almacenamiento seguro de la carga y el correo de transbordo.

⁹ TSA- Recomendación N °6 – Hoja 4.

CAPÍTULO IX – CATEGORÍAS ESPECIALES DE CARGA:

A. PROCEDIMIENTOS ESPECIALES DE INSPECCIÓN

1. CARGA DE VALOR ELEVADO

1.1 Se considera carga de valor elevado el envío que contenga uno o varios de los artículos detallados en el presente apartado:

- ❖ Artículos cuyo valor para el transporte es de \$ 5000 o más por kilogramo bruto.
- ❖ Oro en lingotes, plata aurífera, monedas de oro y oro puro en todas sus formas.
- ❖ Metales y aleaciones de platino en todas sus formas (excluidos los isótopos radioactivos de los metales y aleaciones mencionadas que se encuentran sujetos a los requisitos de etiquetado de artículos restringidos).
- ❖ Billetes de banco de curso legal, cheques de viajero, valores, acciones, cupones de acciones y sellos.
- ❖ Diamantes, rubíes, esmeraldas, zafiros, ópalos y perlas verdaderas.
- ❖ Joyas con diamantes, rubíes, esmeraldas, zafiros, ópalos y perlas verdaderas.
- ❖ Joyas y relojes hechos de plata y/o oro y/o platino.
- ❖ Tarjetas de crédito valoradas

1.2 En los casos en que el expedidor lo manifieste o que el agente acreditado y/o explotador de aeronaves de transporte aerocomercial lo considere, podrá tratarse como carga de valor elevado:

- ❖ Bienes para los cuales no se declara valor, pero que requieren seguridad por otros motivos que se declaren.
- ❖ Documentos de un Explotador de Aeronaves en blanco.
- ❖ Valijas Diplomáticas que sean declaradas como de valor elevado.
- ❖ Sustancias Narcóticas para uso medicinal.

1.3 En caso de tratarse de envíos que contengan elementos categorizados como carga de valor elevado, el agente acreditado y/o explotador de aeronaves de transporte aerocomercial deberá asegurar que el expedidor de la carga comunique el valor del envío y especifique su contenido, previo a su recepción.

1.4 La carga de valor elevado deberá ser tratada y segregada de la carga aérea regular.

Los agentes acreditados y/o explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial deberán proporcionar un servicio adicional para efectuar una protección especial a la carga de valor elevado.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

1.5 Los detalles acerca del envío que contenga carga de valor elevado (valor, contenido, itinerario y almacenamiento), deberán mantenerse en forma confidencial, con acceso exclusivo a personal directamente relacionado con el tratamiento de dicho envío.

1.6 El personal que manipule carga de valor elevado podrá ser objeto de verificaciones de antecedentes cuando la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil lo considere necesario.

1.7 Los agentes acreditados y/o explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial deberán mantener un registro actualizado de toda la carga de valor elevado que sea transportada, sin omitir:

- ❖ Identificación del bulto
- ❖ Fecha y hora en que es colocado en zona de seguridad restringida, e identidad de las personas autorizadas a tener acceso a dichas zonas.
- ❖ Fecha y hora en que el bulto se quita de la zona de seguridad restringida, e identidad de las personas autorizadas a tener acceso a dichas zonas.
- ❖ Condición de expedidor reconocido.

1.8 Los PSC de los agentes acreditados y/o explotadores de transporte aerocomercial deberán consignar información relativa a:

- ❖ Procedimientos de aceptación, almacenamiento y entrega de la carga de valor elevado.
- ❖ Un procedimiento detallado de escolta para salvaguardar la carga de valor elevado entre el lugar utilizado para el almacenamiento de la carga y su estiba a bordo de la bodega de la aeronave.
- ❖ El Procedimiento debe ser considerado Reservado, y ser notificado bajo acta a los organismos policiales y de seguridad aeroportuaria, el ingreso debe ser por un acceso especial y considerar poco tiempo de espera en los aeropuertos.

1.9 Un agente acreditado y/o explotador de aeronaves de transporte aerocomercial que detecte signos de manipulación indebida, faltantes de objetos, extravíos y/o cualquier otra irregularidad concerniente a un envío de valor elevado, deberá dar conocimiento inmediato a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

2. CORREO DIPLOMÁTICO

2.1 El correo diplomático no será inspeccionado siempre que: se encuentre precintado, posea signos externos visibles indicadores de su carácter y se encuentre acompañado de la correspondiente identificación y autorización firmada por el funcionario del ESTADO NACIONAL responsable de su envío, respetando lo establecido en los Convenios Internacionales suscriptos y ratificados por el ESTADO NACIONAL, en especial la Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas, firmado en Viena, el 18 de abril de 1961.

2.2 La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil y los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, tienen el derecho a negar el transporte de un envío, en caso de tener motivos suficientes para suponer que puedan significar riesgo para la actividad aeronáutica y/o se considere que la seguridad de la aeronave puede estar en peligro.

3. ANIMALES VIVOS

3.1 Los animales vivos dispuestos a transportarse como carga, podrán ser exceptuados de los procedimientos de inspección, sin embargo se le deberán aplicar los controles de seguridad expuestos en la sección Excepciones a la Inspección del presente Programa.

3.2 En caso de que el envío se encuentre acompañado de otros objetos -tales como bolsas de alimentos, jaulas, contenedores y demás- los mismos deberán ser sometidos a inspección y controles de seguridad conforme lo establecido en el presente PNSCA.

3.3 El transporte de animales y plantas debe contar con las autorizaciones de las autoridades fitosanitarias y de sanidad animal correspondientes.

4. EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO

4.1 Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial de pasajeros deberán:

- ❖ Asegurar que el equipaje no acompañado sea considerado y tratado como carga.
- ❖ Considerar el equipaje no acompañado como carga No Reconocida y por lo tanto deberá someterse a inspección y demás controles de seguridad aplicables a la carga.
- ❖ Constatar que el dueño del equipaje sea el titular de la documentación de viaje válida para el lugar de destino donde se deberá dirigir el equipaje.

5. MERCANCÍAS PELIGROSAS

5.1 Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas; comprometidas en la Cadena de Suministro que acepten el transporte de artículos o sustancias, considerados como Mercancías Peligrosas deberán aplicar las normas y procedimientos establecidos en el Anexo 18 “Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea”, Documento 9284 – AN/905 (Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea) de la Organización de Aviación Civil Internacional en el documento.

6. EXCEPCIONES A LA INSPECCIÓN

6.1 Podrá ser exceptuado de los procedimientos de inspección el envío que contenga: restos humanos, animales vivos, materiales de socorro legítimos, correo diplomático y materiales nucleares especiales. Tales envíos deberán:

- ❖ Encontrarse descritos en los documentos de embarque;
- ❖ Autorizaciones de las autoridades competentes
- ❖ Someterse a revisión física al momento de su recepción, para verificar que no existen señales de alteración del envío.
- ❖ Encontrarse sujetos a la revisión de los documentos para establecer su identidad.
- ❖ Ser protegidos contra cualquier interferencia ilícita.

CAPÍTULO X – PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PARA EL ALMACENAMIENTO DE LA CARGA Y EL CORREO

A. SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES

1. La protección de las instalaciones empleadas para el almacenamiento de la carga y el correo deberá realizarse mediante la aplicación de una combinación de medidas de seguridad, que incluyan sistemas para el control de acceso y la vigilancia mediante circuito cerrado de televisión (CCTV), además del personal de seguridad privada para los controles de acceso y protección de la carga.

2. Las medidas aplicadas para la protección de las instalaciones para el almacenamiento de la carga y el correo en los aeropuertos sometidos a la aplicación del PNSCA, se encuentran establecidas en el punto B Control de Acceso del presente capítulo.

3. En el supuesto de que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil lo considere necesario, la aplicación de las medidas de protección de las instalaciones para el almacenamiento de la carga y el correo deberá ser llevada a cabo con la colaboración del concesionario o explotador aeroportuario u otra entidad excepcionalmente designada en su defecto.

4. Las medidas de protección de las instalaciones para el almacenamiento de la carga y el correo recaerán en su caso, y a título meramente enunciativo, sobre:

- ❖ Las vialidades de acceso e internas.
- ❖ El control del acceso.
- ❖ Los estacionamientos vehiculares para usuarios.
- ❖ Sectores de ascenso y descenso de la carga y correo.
- ❖ Otras instalaciones que se encuentren fuera del ámbito aeroportuario.
- ❖ Cualquier otro sitio que se considere necesario incorporar.

B. CONTROL DE ACCESO

1. El ingreso a las áreas identificadas con el almacenamiento de la carga y el correo, sujetas a la aplicación del presente programa, deberá efectuarse a través de un puesto de control de acceso peatonal y vehicular específicamente habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

2. La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación se asegurara que se inspeccione y se apliquen controles de seguridad a todo las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

3. Cada puesto de control de acceso deberá estar dotado de:
- ❖ Personal de seguridad.
 - ❖ Cobertura de imágenes mediante un sistema de CCTV.
 - ❖ Sistema de iluminación de seguridad.
 - ❖ Equipo de Rayos X, Arco
 - ❖ Pórtico detector de metales
 - ❖ Detector de metales de mano o portátil.
 - ❖ Procedimientos escritos normalizados para impugnación de los controles realizados y de reinspección.¹⁰
 - ❖ Procedimientos escritos normalizados de prueba, custodia, y acompañamiento, para mantener la integridad de los envíos, y garantizar la aplicación continua de las medidas de seguridad de facilitación y asegurar su continuidad.¹¹
4. El ingreso a las áreas de almacenamiento de la carga y el correo, deberá efectuarse de conformidad con las medidas y procedimientos indicados en la presente sección:
- ❖ Las autorizaciones de acceso deberá limitarse a personas provistas de permisos personales aeroportuarios habilitantes vigentes, otorgados por la autoridad competente.
 - ❖ Los permisos personales habilitantes para el acceso se otorgarán con arreglo a los términos y condiciones previstos en el Régimen de permisos personales aeroportuarios vigente establecido por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
 - ❖ El régimen de Permisos personales debería incluir la obligatoriedad para todo el personal con responsabilidades conferidas por PNSCA (Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea), que trabaja en el sostenimiento de la seguridad de la cadena de suministros, de presentar como requisito un certificado de antecedentes penales, elaborado por la Autoridad de Gobierno competente. No podrán bajo ningún aspecto iniciar un trámite de obtención de un permiso aeroportuario, de acceso sin escolta o de cualquier tipo que sea, aquellas personas que se encuentren en condenadas por la Justicia, o incluidas bases de datos internacionales de actividad criminal o terrorista.¹²
 - ❖ Los vehículos y sus conductores deberán estar debidamente autorizados y con la correspondiente documentación vigente.

¹⁰ TSA – Memorandum de Marian MOSES – Hoja 2 – TSA Recomendación N° 1.-

¹¹ TSA – Memorandum de Marian MOSES – Hoja 2 – TSA Recomendación N° 1.-

¹² TSA – Memorandum de Marian MOSES – Hoja 3 – TSA Recommendation N°2.-

*Aporte de Eduardo Cerda GÓMEZ – DGAC (Dirección General de Aviación Civil) - Chile

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

❖ El personal autorizado deberá someterse a los controles de seguridad pertinentes.

5. El ingreso a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos sujetos a la aplicación del presente programa deberá efectuarse a través de un punto de inspección y registro habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

6. Se deberá contar con un Plan de respuesta de emergencia de acuerdo a las prescripciones del Anexo 14 de OACI , y de contingencia, de acuerdo al Anexo 17 de OACI, que considere a lo menos los siguientes aspectos

- ❖ Incendios
- ❖ Accidentes y derrames de Mercancía peligrosas
- ❖ Intrusión por la fuerzas con fines ilícitos
- ❖ Detección de Artefactos explosivos
- ❖ Robos o pérdidas de mercadería.
- ❖ Sabotaje
- ❖ Otros tipos de acto de interferencia ilícita.

C. ENTORNO SEGURO

1. Las instalaciones utilizadas para el almacenamiento o depósito de los envíos provenientes de agentes acreditados y/o expedidores reconocidos (Carga Reconocida) que vayan a ser transportados por vía aérea, deberán contar con medidas de seguridad apropiadas de modo de establecer “entornos seguros” especialmente delimitados para su preparación, tratamiento y manipulación.

2. Las instalaciones utilizadas para el almacenamiento o depósito de los envíos provenientes de agentes no acreditados y/o expedidores no reconocidos (Carga No Reconocida) que vayan a ser transportados por vía aérea, deberán someterse a inspección de seguridad por medios técnicos antes de permitir su acceso a un “entorno seguro”.

3. En las instalaciones destinadas al almacenamiento de la carga y el correo se deberán establecer áreas para la aceptación, preparación, manipulación y almacenamiento de carga y/o correo, donde se apliquen los procedimientos de seguridad establecidos en el presente programa.

4. La integridad y seguridad de los entornos seguros se mantendrá de acuerdo a lo establecido en el presente apartado:

❖ Los accesos a los sectores designados como “entornos seguros” deberán restringirse al mínimo indispensable y contar con un sistema de pases de seguridad manual o automatizado, que controle el acceso del personal autorizado.

❖ Sus instalaciones deberán contar con personal de seguridad privada y mantener las condiciones de seguridad fuera del horario de operaciones.

❖ Los sectores designados como “entornos seguros” deberán contar con letreros que informe acerca de la prohibición de acceso a toda persona no autorizada y la obligación de declarar todo artículo peligroso que pueda contener un envío, a fin de impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.

❖ La carga debe estar siempre protegida durante toda la cadena de suministro, es decir en la aceptación, transporte, **confirmación y demostración de la aplicación de los controles**, bodega de almacenamiento y en plataforma antes de embarcarlas

CAPÍTULO XI - CAPACITACIÓN DEL PERSONAL.

A. SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN

1. Toda persona física o jurídica de carácter público o privado persona que participe en el proceso de seguridad de la cadena de suministro, aplicando controles de seguridad a la carga y el correo que hubieran de transportarse a bordo de aeronaves de transporte aerocomercial, deberá reunir los requisitos de idoneidad exigibles para el desempeño de cada función específica, conforme las prescripciones del PNISAC.

2. Toda persona física o jurídica de carácter público o privado obligada al cumplimiento de algún aspecto del PNSCA, deberá aplicar los criterios de selección, contratación y capacitación de personal establecidos en el PNSAC.

B. CAPACITACIÓN

1. Toda organización involucrada en el proceso de aceptación, manipulación, y/o aplicación de procedimientos de seguridad sobre la carga y el correo deberá conservar y mantener actualizado un registro documental del personal de la empresa, las constancias de la formación recibida, y el resultado de las evaluaciones practicadas.

C. CURSOS Y CERTIFICACIÓN

1. El personal con responsabilidades en la aplicación de medidas de seguridad de la carga y el correo deberá acreditar los siguientes cursos establecidos en el PNISAC:

1.1 “AGENTE DE INSPECCIÓN O VIGILANTE DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN DEPÓSITOS Y TERMINALES DE CARGA Y CORREO”

1.1.1 El personal que deba efectuar tareas de seguridad de la aviación civil relacionadas con la aceptación, clasificación, manipulación, almacenamiento, transporte y custodia de carga y correo deberá:

- a) Estar certificado como vigilante y:
- b) Acreditar la aprobación del Curso de Vigilante de Seguridad Aeroportuaria con funciones en Terminales de Cargas y Correos, expedido por un centro de capacitación cuyos certificados sean reconocidos como válidos por la Autoridad Competente.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

- c) Se considerará certificado al vigilante de seguridad aeroportuaria en depósito y terminales de carga y correo una vez cumplidas veinticuatro (24) horas de entrenamiento en esta área específica, las cuales deberán demostrarse mediante un formulario de acreditación en carácter de declaración jurada, expedido por el empleador y suscripta por personal responsable de su supervisión dentro de los quince (15) días corridos a partir de la emisión del certificado de aprobación del Curso.
- d) Las personas que realicen labores de inspección y operación con equipos de rayos X en depósitos y terminales de carga y correo deberán además de estar certificadas como vigilantes, estar certificadas como operador de rayos X e interpretación de imágenes y acreditar la aprobación del curso expedido por un centro de capacitación cuyos certificados sean reconocidos como válidos por la Autoridad Competente.
- e) El Programa Nacional de Seguridad de la Carga deberá establecer los criterios específicos requeridos para el entrenamiento inicial y periódico en seguridad e inspección de la carga para cada función.
- f) El personal que realice instrucción inicial y capacitación recurrente en entrenamiento de seguridad de la carga, e inspección de carga, deberá aprobar los exámenes normalizados de cada módulo de capacitación con un mínimo de 85% (85 de 100 preguntas correctas).
- g) Los entrenamientos en todas las asignaturas de capacitación recurrente deben ser planificados y conducidos de forma anual.¹³

1.2 OPERADOR DE EQUIPOS DE RAYOS X E INTERPRETACIÓN DE IMÁGENES

1.2.1 Las personas que desarrollen tareas de operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes, deberán estar certificados como vigilantes y además:

- a) Poseer certificado de aprobación del Curso de operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes - Básico y/o su actualización semestral (Curso de Operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes - Actualización), expedido por un centro de capacitación cuyos certificados sean reconocidos como válidos por la Autoridad Competente.
- b) Para la realización del Curso de operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes - Actualización se deberá demostrar una experiencia laboral en materia de

¹³ TSA – Memorandum de Marian MOSES – Hoja 3 – TSA Recommendation N° 3.-

*Aporte de Eduardo Cerda GÓMEZ – DGAC (Dirección General de Aviación Civil) - Chile

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

entrenamiento o práctica en el puesto de trabajo no menor a quince (15) horas mensuales no interrumpidas por un período mayor a cuarenta y cinco (45) días demostrables.

1.3 SUPERVISOR DE CARGA Y CORREO

1.3.1 El personal que desarrolla tareas de supervisión de carga y correo deberá:

- a) Estar certificado como vigilante de seguridad aeroportuaria con funciones en terminales de carga y correo.
- b) Estar certificado como operador de equipos de rayos X e interpretación de imágenes.
- c) Acreditar un mínimo de dos (2) años de experiencia continua como operador de equipos de rayos X mediante una certificación expedida por el empleador en carácter de declaración jurada.
- d) La mencionada certificación de servicios deberá ser presentada por duplicado y conservada por dos (2) años, debidamente intervenida por la Autoridad Competente.
- e) No haber cometido alguna de las infracciones previstas la normativa legal vigente durante el último año en el desempeño de sus funciones en el ámbito aeroportuario.
- f) Acreditar la aprobación del Curso de Supervisor en Seguridad Aeroportuaria expedido por un centro de capacitación cuyos certificados sean reconocidos como válidos por la Autoridad Competente.

CAPÍTULO XII – EVALUACIÓN DE LA AMENAZA Y GESTIÓN DEL RIESGO.

A. EVALUACIÓN DE LA AMENAZA

1. Las autoridades Competentes de Seguridad de la Aviación Civil deben permanecer alertase de manera que la carga aérea no llegue a ser un medio para cometer actos de interferencia ilícita. La carga aérea podría percibirse como un blanco atractivo porque:

- ❖ la industria es bastante compleja y crece continuamente;
- ❖ se necesita cada vez más personal para satisfacer el crecimiento de la industria, ampliando así la masa de trabajadores que tienen conocimientos de las operaciones de carga y sus posibles debilidades; y
- ❖ se están aplicando medidas más rigurosas a otros tipos de operaciones de aviación, una evolución que podría atraer la atención a las operaciones de carga a menos que las medidas de seguridad de la carga continúen adaptándose a los niveles de amenaza en evolución y al entorno de las operaciones.

2. La carga aérea enfrenta dos amenazas principales, que son:

- a) la colocación de un IED (Dispositivo Explosivo Improvisado) en la carga que habrá de cargarse en una aeronave de pasajeros; y
- b) apoderamiento de una aeronave exclusivamente de carga a fin de usarla como arma de destrucción masiva.

3. Las medidas de seguridad de la carga debe responder a condiciones normales de amenaza, si el nivel de amenaza aumenta, sea en general o para un vuelo o envío en particular, deberían aplicarse medidas de seguridad adicionales apropiadas.

4. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil deberá efectuar una permanente evaluación y determinación del nivel de amenaza vigente en los aeropuertos integrantes del ámbito de aplicación del presente Programa, para lo cual deberá considerar los siguientes principios..

- ❖ Identificar la Amenaza
- ❖ Aplicar un proceso de análisis y difusión
- ❖ Mantener un sistema de seguimiento y evolución

5. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil deberá:

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

5.1 Notificar el nivel de amenaza vigente en el aeropuerto de su jurisdicción, a todas aquellas entidades deban conocerlo para el adecuado cumplimiento de algún aspecto de su responsabilidad contemplado en el respectivo Programa de Seguridad de Aeropuerto.

5.2 Comunicar a toda entidad responsable del cumplimiento de algún aspecto concreto del Programa de Seguridad de Aeropuerto de su jurisdicción, cualquier modificación experimentada por el nivel de amenaza vigente.

5.3 Requerir y fiscalizar que las entidades involucradas en el cumplimiento del Programa de Seguridad de Aeropuerto de su jurisdicción, adopten las medidas de su responsabilidad, previstas para el correspondiente nivel de amenaza.

6. El nivel de amenaza podrá ser BAJA, MEDIA O ALTA. Cada nivel se corresponde con la aplicación de diferentes medidas de seguridad, las cuales se detallan, en el caso del transporte para la carga por vía aérea, en el Apéndice N° 6 (RESERVADO) del presente Programa.

7. Las organizaciones involucradas en el presente programa deberán incluir en sus respectivos PSC las medidas y procedimientos de seguridad adaptados según el nivel de amenaza determinado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

B. GESTIÓN DE RIESGOS

1. La Autoridad Competente de Seguridad de aviación civil, deberá disponer que los Jefes u oficiales de seguridad de los aeropuertos en la gestión de riesgo apliquen en forma sistemática, políticas, procedimientos y medidas para identificar, analizar, evaluar, tratar y controlar los riesgos con el propósito de estar preparados

2. Las autoridades de seguridad aeroportuarias deben analizar la probabilidad y la severidad de cada factor de riesgo con el fin de establecer el nivel de riesgo y se determina considerando en el ámbito externo la amenaza y el ámbito interno vulnerabilidad, todo esto relacionado con los controles y medidas de seguridad existentes;

3. Dentro de los factores externos e internos que pueden afectar la seguridad de los aeropuertos y para ello se deben utilizar algunos instrumentos o indicadores para detectar o identificar los riesgos tales como:

- ❖ Información con el nivel de amenaza al Aeropuerto
- ❖ Observaciones de las Auditorias de Seguridad a los explotadores Aéreos
- ❖ Resultados de Pruebas de seguridad efectuados a los sistemas de seguridad de la carga a las bodegas y depósitos en los aeropuertos
- ❖ Información de proporcionada por los Jefes de seguridad o Gerentes de bases de los explotadores aéreos en relación a la rotación de personal, conflictos laborales.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

- ❖ Información proporcionada por la policía en relación a los delitos comunes que se cometen en los aeropuertos.
- ❖ Evaluar el número de vuelos y pasajeros y el volumen de equipaje y carga que habrían de estar sometidos a procedimientos de seguridad mejorados.
- ❖ Resultados de auditorías agencias de carga acreditadas
- ❖ Resultado de la inspecciones a las bodegas u oficinas de carga
- ❖ Agencias de carga no acreditadas
- ❖ Personal de las empresas sin capacitación.

5. Se podrá considerar el análisis de riesgo identificando como amenazas más específicas tales como:

- ❖ Amenaza falsa de Bomba en aeronaves o aeropuertos.
- ❖ Trafico de Químicos
- ❖ Trafico de fuentes radioactivas
- ❖ Tráfico de material biológico.
- ❖ Tráfico de drogas y estupefacientes, narcóticos
- ❖ Tráfico de armas
- ❖ Trafico de patrimonio culturales
- ❖ Trafico de especias protegidas.

6.- Los resultados de la gestión de riesgo le permitirá a la Autoridad de Seguridad Aeroportuaria, establecer las medidas de seguridad mas adecuada con los medios humanos y técnicos acorde a la situación de seguridad de la carga aérea y su aeropuerto.¹⁴

¹⁴ *Aporte de Eduardo Cerda GÓMEZ – DGAC (Dirección General de Aviación Civil) - Chile

CAPITULO XIII - EVALUACIÓN DE LA EFICACIA

A. GENERALIDADES

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], es responsable de fiscalizar las organizaciones y entidades con responsabilidad en el mantenimiento de la Seguridad en la Cadena de Suministro establecidas en el Programa Nacional de Seguridad para la Carga Aérea.

2. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], es responsable de fiscalizar los procedimientos de seguridad que se aplican a la carga y el correo, conforme al presente Programa.

3. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil elaborará, aprobará, aplicará y mantendrá actualizado un PNCCSAC que incluya la realización de auditorías, inspecciones, pruebas, estudios y ejercicios de seguridad, a fin de asegurar que las medidas y procedimientos establecidos en el PNSCA, sean adecuados y mantengan su eficacia. Las medidas de control de calidad contempladas en el marco del PNCCSAC deberán ser de carácter obligatorio y comprenden a todos los actores involucrados en el cumplimiento del presente programa.

4. Los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, los agentes acreditados, los expedidores reconocidos, los permisionarios /administradores postales y las empresas de seguridad privada y cualquier otro organismo, institución o entidad obligada a la presentación de un programa de seguridad, deberán elaborar y aplicar procedimientos de control de calidad internos basados en los lineamientos establecidos en el PNCCSAC, con el propósito de garantizar la eficiencia de las medidas contempladas en sus respectivos programas de seguridad para la protección de la aviación civil.

5. La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación deberá establecer en el PNCCSAC de la obligatoriedad de la realización anual de pruebas normalizadas de los procedimientos y sistemas de seguridad utilizados por los agentes acreditados y expedidores reconocidos para la preparación, protección, e inspección, de los envíos de carga aérea. Los resultados deberán ser documentados por las Entidades intervinientes y remitidos a la Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación quien los deberá mantener en un archivo por el lapso de tiempo de un año calendario desde la realización.¹⁵

¹⁵ TSA- Recomendación N° 8 -

6. Las actividades de control de calidad de realizadas por la Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación a las Entidades con responsabilidades en el mantenimiento de la seguridad de la cadena de suministros de la carga aérea, deberán ser llevadas de acuerdo a una planificación anual y sus resultados deberá ser mantenidos en un archivo por el lapso de tiempo de un año calendario desde la realización.¹⁶

B. INSPECCIONES Y AUDITORÍAS

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] elaborará y aplicará un cronograma anual de inspecciones y/o auditorías de seguridad de la aviación civil en el ámbito de aplicación del presente programa, a efectos de:

1.1 Verificar el cumplimiento de los objetivos de los programas de seguridad citados precedentemente, controlando que tales objetivos se ajusten a lo establecido en la normativa vigente sobre seguridad de la aviación civil.

1.2 Identificar deficiencias de seguridad vinculadas con los recursos técnicos, humanos o los procedimientos de seguridad aplicados.

1.3 Promover y ordenar la corrección de las deficiencias detectadas.

1.4 Fiscalizar el cumplimiento de las medidas correctivas ordenadas.

1.5 Requerir la aplicación de las acciones correctivas y/o sanciones que hubieran de corresponder.

2. Las evidencias y hallazgos recolectados, tendrán la siguiente categorización:

a) Categoría 1

Se cumple la norma, procedimiento o medida de seguridad;

b) Categoría 2

No se cumple la norma, procedimiento o medida de seguridad, presenta deficiencia.

c) Categoría 3

No se cumple la norma, procedimiento o medida de seguridad. Un rubro de Categoría 3 representa un rango grave que es necesario mejorar para lograr el cumplimiento. En este caso, la mejora es esencial para corregir las deficiencias y para cumplir con la norma, procedimiento o medida de seguridad. La entidad examinada debe asignar una elevada prioridad a las medidas correctivas.

d) NA (No aplica)

¹⁶ TSA- Recomendación N° 10 -

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

Medidas o procedimientos que no existen en un aeródromo o entidad examinada, o que no están disponibles.

e) **NC (No confirmado)**

Cuando una medida no ha sido verificada u observada, debido a la falta de tiempo u otras circunstancias.¹⁷

C. PRUEBAS DE SEGURIDAD

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], en base a las previsiones del PNCCSAC elaborará y aplicará un régimen periódico de pruebas de seguridad en el ámbito de los aeropuertos sujetos a la aplicación del presente programa destinadas a la verificación práctica de:

1.1 El cumplimiento de las medidas y procedimientos adoptados para la protección de la seguridad de la aviación civil.

1.2 La eficacia de los controles aplicados para la protección de la seguridad de la aviación.

1.3 La idoneidad del personal a cargo de la aplicación de los controles de seguridad.

1-4.1 La efectividad del equipamiento técnico utilizado al efecto.

1.5 Finalizada una prueba de seguridad, la autoridad competente, redactará el respectivo Informe Final de Prueba de Seguridad donde se consignarán los resultados obtenidos.

1.6 El Informe será remitido a la entidad examinada, para que tome conocimiento y formule el respectivo Plan de Acciones Correctivas.

1.7 El Plan de Acción Correctivo deberá ser remitido a la autoridad competente AVSEC, en un plazo no superior a veinte (20) días, a partir de la fecha de recepción del Informe, quién examinará si las medidas adoptadas o por adoptar atienden adecuadamente los hallazgos evidenciados

D. ESTUDIOS DE SEGURIDAD

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], en base a las previsiones del PNCCSAC, asegurará la aplicación de estudios de seguridad en los aeropuertos sujetos a la aplicación del presente programa, destinados a:

1.1 La evaluación de necesidades existentes en materia de seguridad de la aviación civil.

¹⁷ *Aporte de Eduardo Cerda GÓMEZ – DGAC (Dirección General de Aviación Civil) - Chile

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

1.2 La identificación de los puntos vitales que podrían aprovecharse para cometer actos de interferencia ilícita.

1.3 La individualización y aplicación de las medidas correctivas que hubieran de corresponder.

E. INVESTIGACIONES DE SEGURIDAD

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] a través del PNCCSAC y con posterioridad al eventual registro de un acto de interferencia ilícita, promoverá la realización de investigaciones de seguridad destinadas a:

1.1 La identificación de las causas y/o condiciones determinantes o coadyuvantes para la producción del acto y la magnitud de sus efectos.

1.2 La determinación del grado de aplicación y eficacia de las medidas de respuesta aplicadas sobre el particular.

1.3 La evaluación de la efectividad de las comunicaciones y coordinaciones efectuadas entre los organismos y/o entidades involucradas en el incidente.

1.4 La extracción de conclusiones adecuadas que posibiliten la elaboración y aplicación de las medidas correctivas que hubiera de corresponder para evitar nuevos incidentes y/o la implementación de reformas o mejoras de las medidas de respuesta aplicables.

F. COMITÉS, TALLERES Y EJERCICIOS

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] a través del PNCCSAC, establecerá lineamientos generales para la realización de Comités de Seguridad de la carga aérea, Talleres y Ejercicios regulares, a los efectos de:

1.1 Mantener informado a los participantes en la cadena de seguridad de la carga aérea sobre nuevas medidas, implementación de otros sistemas y normativa actualizada sobre la materia.

1.2 Contribuir con la capacitación y el entrenamiento del personal involucrado en la aplicación de medidas y procedimientos de contingencia.

1.3 Determinar el nivel de efectividad y eficacia de las medidas y procedimientos diseñados para hacer frente a un acto de interferencia ilícita.

CAPITULO XIV: RÉGIMEN DE SANCIONES.

1. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] es responsable de aplicar el régimen de sanciones establecidas en el [Indicar nombre del Código/Régimen de Sanciones/Faltas/Infracciones].

2. La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado] en cuanto a la aplicación de sanciones, actuará conforme a lo establecido en el [Indicar nombre del Código/Régimen de Sanciones/Faltas/Infracciones].

3. Los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, los agentes acreditados, los permisionarios /administradores postales y las empresas de seguridad privada y cualquier otro organismo, institución o entidad involucradas en la Cadena de Suministro, que luego de haber sido fiscalizada por parte de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil [Indicar nombre del Estado], no ajusten sus procedimientos con las medidas de seguridad definidas en el presente programa, actuará aplicando las sanciones, multas y clausuras, conforme a lo establecido en el [Indicar nombre del Código/Régimen de Sanciones/Faltas/Infracciones].

APÉNDICE B / APPENDIX B

(SOLO EN ESPAÑOL / IN SPANISH ONLY)

MODELOS DE DOCUMENTACIÓN NECESARIA EN LA CADENA DE SUMINISTRO

ANEXO I – DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO

ANEXO II – MANIFIESTO DE SEGURIDAD DEL ENVÍO

ANEXO III – MODELO DE ACUERDO ENTRE UN EXPEDIDOR RECONOCIDO Y UN AGENTE ACREDITADO

ANEXO IV MODELO DE CERTIFICADO DE ACREDITACIÓN DE AGENTE DE CARGA

ANEXO V MODELO DE CERTIFICADO QUE AUTORIZA LA OPERACIÓN DE MAQUINAS DE RAYOS X

ANEXO VI MODELO DE ETIQUETA DE CARGA RECONOCIDA

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD SEGURIDAD DEL ENVÍO

FECHA:.....

Nº Guía Aérea:Destino:

Descripción contenido del Envío:

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

Por medio de la presente declaro que la carga despachada por(nombre o razón social del expedidor reconocido); C.U.I.T./ C.U.R. N°.....;y que se entrega a.....(Nombre del agente acreditado o Explotador de Aeronaves de Transporte Aerocomercial y/o Depósito), para su transporte por vía aérea, ha sido debidamente embalada y protegida de intervenciones no autorizadas, y que se ha remitido a un Agente Acreditado y/o Explotador de Aeronaves, por medio de un transporte seguro.

He sido informado y apruebo que el envío sea sometido a cualquier control de seguridad antes de ser embarcado y/o en escalas intermedias, con el objeto de garantizar la seguridad de la aviación.

Comprendo que una declaración falsa puede llevar a que se inicie una acción legal.

.....

Firma

.....

Aclaración

MANIFIESTO DE SEGURIDAD DEL ENVÍO

FECHA _____

EXPEDIDOR/AGENTE ACREDITADO _____

IDENTIFICACIÓN DEL ENVÍO _____

DESTINO _____

A nombre de la Compañía arriba mencionada declaro que, según mi completo conocimiento, este envío se encuentra sujeto a los controles de seguridad correspondientes en cumplimiento con lo dispuesto en el Anexo 17 “Seguridad” de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y como se indica a continuación:

Marcar con una cruz el/los ítem/s correspondiente.

- Procedimiento del Expedidor Reconocido
- Registrado Manualmente
- Inspeccionado con rayos “X”
- Inspeccionado por otros medios Técnicos (*en éste caso, especificar cuál*)

El presente envío puede ser considerado como “carga reconocida”.

Comprendo que una declaración falsa puede llevar a que se tome una acción legal.

FIRMA: _____

ACLARACIÓN: _____

POSICIÓN EN LA COMPAÑÍA: _____

**MODELO DE ACUERDO ENTRE UN EXPEDIDOR RECONOCIDO Y UN AGENTE
ACREDITADO**

FECHA:

Este acuerdo se realiza entre(Expedidor Reconocido) de
.....(dirección postal) y
.....(Agente Acreditado) de
....., Y se
pondrá en vigencia a partir de la fecha:

En calidad de funcionario autorizado del arriba mencionado “Expedidor Reconocido”, declaro que todos los envíos entregados al “Agente Acreditado” nombrado anteriormente, para su transporte como carga aérea y certificada como “carga reconocida”, serán:

1. Embalados en un “entorno seguro” y bajo estricta supervisión.
2. Almacenados en un ambiente seguro.
3. Controlado por el personal, incluyendo el personal subcontratado por la empresa, involucrado en la preparación y manejo de los envíos.
4. No contendrán ningún artículo prohibido.
5. Se encontrarán respaldados por un Manifiesto de Seguridad del Envío, firmado por un funcionario autorizado de la compañía.

Entiendo que la declaración falsa de datos puede llevar a que se tome la acción legal correspondiente.

.....
Firma

.....
Aclaración

.....
Cargo en la Compañía

En Presencia de..... (Agente Acreditado)

AUTORIDAD COMPETENTE
SEGURIDAD DE AVIACION

CERTIFICADO DE ACREDITACIÓN
N° /

Vistos los antecedentes presentados y verificados por la Autoridad Competente de Aviación Civil, se extiende el presente certificado a la Agencia “_____”, N° de Registro Comercial _____ con domicilio en _____, la cual cumple con los estándares de seguridad establecidos en el Programa nacional de Seguridad de la Carga se autoriza a operar la Máquina de rayos X Marca _____, Modelo _____, con personal de seguridad debidamente capacitado..

La presente Certificación tendrá vigencia hasta el _____, debiendo renovarse con 30 días de anticipación a la fecha de expiración.

La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación Civil podrá realizar las inspecciones necesarias para verificar si la Agencia, mantiene los estándares de seguridad contenidos en su Programa de Seguridad, exigidos para el transporte por vía aérea de carga y correo.

FIRMA DIRECTOR AVSEC

AUTORIDAD COMPETENTE
SEGURIDAD DE AVIACIÓN

CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN DE MAQUINAS DE RAYOS X
N° /

*Vistos los antecedentes presentados y verificados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, se extiende el presente certificado a la Agencia, Bodega o Deposito de carga “_____”, N° de Registro Comercial _____ con domicilio en _____, la cual cumple con los estándares de seguridad exigidos para el transporte de **CARGA** por vía aérea.*

La presente Acreditación tendrá vigencia hasta el _____, debiendo renovarse con 30 días de anticipación a la fecha de expiración.

La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación Civil podrá realizar las inspecciones necesarias para verificar si la Agencia, Bodega o Depósito mantiene los estándares de seguridad contenidos en su Programa de Seguridad, exigidos para el transporte por vía aérea carga y correo.

FIRMA DIRECTOR AVSEC

ANEXO VI

LOGO

Nombre de la Empresa

CARGA RECONOCIDA

Control N° _____

Fecha _____

Hora _____

**RÉGIMEN DE PROCEDIMIENTOS EN PUNTOS DE INSPECCIÓN DE CARGA Y
CORREO
(RESERVADO)**

1. OBJETIVO

1.1 - El objetivo del presente documento consiste en el establecimiento de un procedimiento normalizado aplicable en los puestos de inspección de carga y correo, previo a su estiba a bordo de las aeronaves que realicen vuelos de transporte aerocomercial.

2. ALCANCE

2.1 - Los procedimientos contemplados en el presente, serán de aplicación obligatoria y uniforme en todos los puestos de inspección de carga y correo.

2.2 - El control, seguimiento y fiscalización del cumplimiento del presente será responsabilidad de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

**3. CONTROL DE SEGURIDAD EN LOS PUNTOS DE INSPECCIÓN DE CARGA Y
CORREO**

3.1 - GENERALIDADES

3.1.1 - Toda carga y correo que deba ser transportada en la bodega de una aeronave utilizada en el transporte aerocomercial, deberá ser obligatoriamente inspeccionada a través de los medios técnicos previstos a tal fin en el presente programa.

3.1.2 - La inspección de la carga y el correo deberá aplicarse en un puesto de inspección de carga y correo, con equipos de inspección y personal capacitado expresamente habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

3.1.3 - La inspección obligatoria de la carga y correo que deba ser transportada a bordo de una aeronave de transporte aerocomercial, comprenderá también a la carga y correo de operaciones de transbordo.

3.1.4 - Los explotadores de aeronaves de transporte aerocomercial, depósitos fiscales, agentes acreditados, empresas de Seguridad Privada y Administradores Postales, deberán evitar:

a. Que se introduzca en la aeronave carga y correo que no haya sido inspeccionado y protegido correctamente, contra interferencias no autorizadas, hasta su carga en bodega.

b. El acceso irrestricto de personas a las inmediaciones del punto de inspección de carga y correo que haya de ser transportado en una aeronave de pasajeros. El acceso deberá estar exclusivamente limitado a personal autorizado vinculado a la operación de inspección de la carga y el correo.

c. La introducción en la carga y el correo, de explosivos, armas y/o artículos o sustancias que puedan ocasionar un riesgo significativo para la salud, el medioambiente, la propiedad y la seguridad técnica de la aeronave, cuando se transportan por vía aérea, que no hayan sido declarados y embalados de acuerdo a las normas establecidas en el Anexo 18 y en el Documento 9284 – AN/905 (Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea) de la OACI.

3.2 - ORGANIZACIÓN DE LOS PUNTOS DE INSPECCIÓN Y REGISTRO DE CARGA Y LOS PUNTOS DE INSPECCIÓN DE CORREO.

3.2.1 – La línea de inspección de carga y correo debe estar compuesta por la cantidad necesaria y suficiente de puntos de inspección, los cuales serán determinados por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo al movimiento de cargas y correo de cada terminal de cargas y correo de un aeropuerto.

Cada línea de inspección deberá contar con un equipo IMS o de Vapores de Traza a fines de realizar los controles de explosivos de acuerdo a perfil de carga, demanda, grado de la amenaza, confirmación de la detección e identificación de explosivos o sustancias a través de equipos de inspección de RX.

Cada punto de inspección de de carga y correo debe estar constituido por:

- a. Una (1) máquina de Rayos X con capacidad de inspección de carga y correo, previamente habilitada por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.
- b. Un (1) equipo de operadores de máquina de Rayos X debidamente capacitado y habilitado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil. El equipo de inspección deberá estar necesariamente integrado por un mínimo de tres (3) operadores, un supervisor y dos (2) personales de protección y custodia del envío, que deberán cumplir alternadamente las funciones consignadas en el Anexo I del presente Apéndice.
- c. Un libro de novedades, que deberá ser completado y conformado de acuerdo a los Procedimientos de intervención previstos por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

3.2.2 – Los servicios de inspección de carga y correo proporcionados por entidades habilitadas, deberán ser obligatoriamente fiscalizados por personal calificado perteneciente a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil. Las tareas del fiscalizador se encuentran descriptas en el Anexo I del presente Apéndice.

Dichos servicios deberán cumplir en todo con las prescripciones del PNSCA y sus Apéndices.

3.3 - PROCEDIMIENTO

3.3.1 - El personal responsable de la aplicación del servicio de inspección debe adoptar los recaudos necesarios para asegurar que la carga y correo sujeto a inspección, provenga de un canal válido establecido para la recepción y despacho de la mismos, conforme lo prescripto en el PNSCA

3.3.2 - Cuando como resultado de la inspección, pudiera detectarse el presunto transporte de algún objeto prohibido, deberá observarse el procedimiento de intervención específicamente establecido para la atención de alguno de los supuestos indicados a continuación:

- a. Detección de un presunto artefacto explosivo.
- b. Detección de una presunta arma de fuego.
- c. Detección presunta de artículos o sustancias riesgosas.

3.4 - DETECCIÓN DE UN PRESUNTO ARTEFACTO EXPLOSIVO.

3.4.1 - En el supuesto de que como consecuencia de la inspección se detectara el transporte de un presunto artefacto explosivo, deberán observarse las medidas indicadas a continuación:

a. El Operador que detectara el transporte presunto de un explosivo, deberá proceder a la inmediata detención de la cinta transportadora del equipo, adoptando la precaución de mantener el envío en cuestión dentro del túnel. En ningún caso deberá procederse al apagado del equipo.

b. Producida la detención de la cinta transportadora del equipo en cuestión, deberá dar inmediato aviso de la novedad al supervisor del punto de inspección.

c. Recibida la novedad relativa a la detección del transporte de un presunto artefacto explosivo, el supervisor del punto inspección deberá ordenar el inmediato aislamiento de la zona circundante al punto de inspección, estableciendo un área mínima de despeje no inferior a quince (15) metros de radio de la localización del punto de inspección en cuestión, o distancia superior que posibilitara la infraestructura de la terminal de carga o aeropuerto respectivo. En la medida de lo posible, el área de despeje deberá extenderse hasta una distancia aproximada de cincuenta (50) metros como mínimo, una vez convocado la misma será establecida por el técnico de explosivos de acuerdo a tablas normalizadas internacionales.

d. Una vez aislada la zona, el supervisor deberá asegurar que los dos miembros de protección del equipo apliquen medidas adecuadas de contención de la zona aislada, a efectos de evitar interferencias no autorizadas.

Simultáneamente deberá adoptar las medidas necesarias para asegurar la inmediata comunicación de la novedad a un fiscalizador de servicios de inspección perteneciente a la autoridad de seguridad

aeroportuaria competente en la jurisdicción. Acto seguido deberá hacerse lo propio con el Jefe de Turno de la guardia de prevención de la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción y el coordinador de seguridad del explotador de aeronave de transporte aéreo comercial, al agente acreditado, respectivos.

e. El Jefe de Turno de la guardia de prevención de la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción deberá ordenar la inmediata localización del agente acreditado que hubiese despachado la carga o correo en cuestión, como así también de toda otra persona que pudiera haberse registrado junto con él. En forma simultánea, el fiscalizador de servicios de inspección que hubiese tomado intervención deberá efectuar una evaluación adicional del contenido de la carga o correo, a los fines de ratificar o desvirtuar la sospecha del presunto transporte de un elemento explosivo. Para ese cometido deberá recurrir a la visualización de la imagen respectiva, el intercambio de apreciaciones con los operadores del servicio, los datos eventualmente proporcionados por el agente y cualquier otro que considere de utilidad, siempre que ello no implique la movilización del objeto inspeccionado.

f. En el supuesto de verificarse la inexistencia de razones de seguridad que justifiquen la denegación del transporte aéreo de la carga o correo en cuestión, el mismo deberá continuar su proceso ordinario de expedición.

g. Si por el contrario persistiesen las dudas con respecto al contenido de la carga o correo - ya sea porque no pudo localizarse al agente, no pudo precisarse su respectivo contenido, o las explicaciones del agente no hubieran resultado satisfactorias – la novedad deberá ser comunicada al Jefe de Turno, quien con posterioridad deberá ordenar la inmediata aplicación de los procedimientos de intervención previstos en el PCA del aeropuerto correspondiente para el tratamiento del supuesto respectivo y en su caso, la consecuente aprehensión preventiva del correspondiente representante del explotador, agente acreditado u expedidor reconocido.

i. La aplicación del presente procedimiento no eximirá, al personal involucrado, del cumplimiento de toda otra medida que pudiera corresponder en virtud de lo prescripto en otras normas legales aplicables al supuesto en cuestión (por ej.: la aplicación de medidas de carácter procesal penal, administrativo, etc.)

3.5 - DETECCIÓN PRESUNTA DE ARTÍCULOS O SUSTANCIAS RIESGOSAS

3.5.1 - En el supuesto en que como consecuencia de la inspección aplicada al envío se detectara el transporte de artículos o sustancias que puedan ocasionar un riesgo significativo para la salud, la seguridad técnica de la operación aérea o la propiedad, y el medio ambiente, deberán observarse las medidas indicadas a continuación:

a. El operador que detectara el presunto transporte de un artículo o sustancia, no declarado, mal declarado o mal embalado, que pueda ocasionar un riesgo significativo para la salud de las personas, la seguridad técnica de la operación aérea, o las propiedades involucradas en el transporte aéreo, deberá proceder a la inmediata identificación de la carga o correo y a asegurar su separación del resto de envíos que hayan de transportarse a bordo de la aeronave. Posteriormente deberá dar aviso de dicha circunstancia al supervisor del servicio respectivo.

b. Recibida la comunicación relativa al presunto transporte del artículo o la sustancia en cuestión, el supervisor de servicio deberá notificar la novedad al coordinador de seguridad del explotador de aeronave respectivo, solicitando su intervención a los fines de la convocatoria del agente acreditado para el correspondiente reconocimiento del objeto en cuestión. La novedad deberá ser inmediatamente comunicada al Jefe de Turno de la guardia de prevención de la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción.

c. El reconocimiento del envío en cuestión deberá ser efectuado en el sitio específicamente asignado para ese fin, conforme las prescripciones del aeropuerto respectivo. En caso de apreciarse la necesidad de la apertura del envío en cuestión para una debida identificación del objeto transportado, la misma deberá ser necesariamente efectuada en presencia del agente acreditado y del personal específicamente designado para la realización de tareas de fiscalización de los servicios de inspección de cargas y correos proporcionados en ese ámbito de responsabilidad y competencia. En caso de no poder localizarse al agente acreditado, deberá procederse a la aplicación de los procedimientos establecidos ante el hallazgo de un objeto sospechoso.

d. Comprobado el transporte de un artículo o sustancia que pueda ocasionar un riesgo significativo para la salud de las personas, la seguridad técnica de la operación aérea, o las propiedades involucradas en el transporte aéreo, se procederá a la consecuente extracción del envío de bodega y su posterior secuestro.

e. La aplicación del presente procedimiento no eximirá, al personal involucrado, del cumplimiento de toda otra medida que pudiera corresponder en virtud de lo prescrito en otras normas legales aplicables al supuesto en cuestión (por ej.: la aplicación de medidas de carácter procesal penal, administrativo, etc.).

3.6 - DETECCIÓN PRESUNTA DE ARMAS INCORRECTAMENTE DESPACHADAS

3.6.1 - En el supuesto en que como consecuencia de la inspección aplicada al envío se detectara el presunto transporte de armas incorrectamente despachadas, deberán observarse las medidas indicadas a continuación:

a. El operador que detectara el transporte presunto de un arma de fuego, deberá proceder a la inmediata identificación del envío en cuestión y a asegurar su separación del resto de los envíos que hayan de transportarse a bordo de la aeronave. Posteriormente deberá dar aviso de dicha circunstancia al supervisor del servicio respectivo.

b. El supervisor del servicio respectivo deberá requerir la posterior intervención del coordinador de seguridad del explotador de aeronave y de personal responsable de la oficina de Registro de Armas correspondiente a la jurisdicción.

c. De corroborarse el incumplimiento de las condiciones establecidas para el correspondiente despacho y transporte del arma, el personal de la compañía aérea y el personal responsable de la oficina de Registro de Armas correspondiente a la jurisdicción, deberán localizar al agente acreditado y requerir su posterior intervención para el reconocimiento del arma, la presentación de la respectiva documentación del arma y el cumplimiento de otros trámites y/o medidas que hubiesen de corresponder.

d. De acreditarse el posterior cumplimiento de condiciones habilitantes para el transporte del arma, se procederá a la aplicación de los controles y registros documentales correspondientes, la verificación del arma en cuestión y el cumplimiento de las medidas establecidas por la autoridad nacional de seguridad aeroportuaria para el transporte seguro de armas de fuego en la bodega de las aeronaves.

e. La aplicación del presente procedimiento no eximirá, al personal involucrado, del cumplimiento de toda otra medida que pudiera corresponder en virtud de lo prescrito en otras normas legales aplicables al supuesto en cuestión (por ej.: la aplicación de medidas de carácter procesal penal, administrativo, etc.).

FUNCIONES DEL PERSONAL DEL PUNTO DE INSPECCIÓN Y REGISTRO DE CARGA AEREA

REGLA GENERAL

El personal integrante de un equipo de operadores responsables de la aplicación de servicios de inspección con equipo de rayos x, deberá estar debidamente calificado y habilitado al efecto por la autoridad competente.

FUNCIÓN N° 1 - OPERADOR DE RAYOS X

El personal que tenga a su cargo el cumplimiento de esta tarea, deberá ubicarse frente al monitor o pantalla del equipo de rayos X y visualizar el contenido del envío sometido a inspección, a efectos de la detección del presunto transporte de explosivos, armas incorrectamente despachadas, artículos o sustancias que puedan ocasionar un riesgo significativo para la salud de las personas, la seguridad técnica de la operación aérea, o las propiedades involucradas en el transporte aéreo.

Cuando el operador de rayos X detectara, o sospechara el presunto transporte de un explosivo, arma incorrectamente despachada, artículo o sustancia que puedan ocasionar un riesgo significativo para la salud de las personas, la seguridad técnica de la operación aérea, o las propiedades de los bienes transportados por vía aérea, deberá actuar conforme lo establecido en el cuerpo principal de este Régimen.

El desarrollo continuo de esta tarea no deberá ser efectuarse por períodos máximos de veinte (20) minutos, sin perjuicio del posterior desarrollo de otras funciones inherentes al punto de inspección.

La reanudación de esta tarea solo podrá efectuarse una vez transcurrido un mínimo de cuarenta (40) minutos de descanso desde la finalización del previo cumplimiento de esta función.

FUNCIÓN N° 2 - CONTROL Y PRESENTACIÓN DEL ENVIÓ SUJETO A INSPECCIÓN

La persona a cargo del cumplimiento de esta tarea deberá localizarse en el punto de inicio de la cinta de transporte de la máquina de rayos X y tendrá la función de comprobar y asegurar que el envío colocado en la cinta transportadora de la máquina de rayos x:

- a. Corresponda al vuelo consignado en la carta de porte.
- b. Provienga de un canal expresamente autorizado en el presente programa.
- c. Se reciba en condiciones de seguridad adecuadas.
- d. Sea debidamente presentado y posicionado en la cinta transportadora para su inspección.

El desempeño de esta función podrá ser indistintamente asignado a un (1) efectivo o vigilador de los tres (3) operadores de equipos de rayos x exigibles por cada punto de inspección, que se encuentre en descanso de su tarea de inspección.

FUNCIÓN N° 3 - CONTROL DE ENVÍOS INSPECCIONADOS

El desempeño de esta función podrá ser indistintamente asignado a un (1) efectivo o vigilador de los tres (3) operadores de equipos de rayos x exigibles por cada punto de inspección, que se encuentre en descanso de su tarea de inspección.

La persona a cargo del cumplimiento de esta tarea deberá localizarse en el punto de finalización de la cinta de transporte de la máquina de rayos X y tendrá la función de asegurar que el envío:

a. Se mantenga inaccesible a cualquier persona ajena al personal involucrado en las tareas de su despacho, control, traslado y carga a bordo de la aeronave del correspondiente vuelo.

PERSONAL DE CUSTODIA DE ENVÍOS

Las dos (2) personas a cargo del cumplimiento de esta tarea deberán localizarse en el punto de finalización de la cinta de transporte de la máquina de rayos X y tendrán la función de asegurar que el envío:

a. Sea preservado en condiciones adecuadas de seguridad, hasta su traslado y carga a bordo de la bodega de la correspondiente aeronave, debiendo alternadamente dirigirse de a uno hasta la misma junto con el personal de la empresa encargada del transporte y manejo de la carga.

b. Sea adecuadamente vigilado a fines de evitar su mezcla con otros envíos que no hayan sido inspeccionados.

c. Sea adecuadamente vigilado a fines de evitar que sea interferido.

NOTA ACLARATORIA:

Los integrantes de un equipo de operadores habilitados para la realización de tareas de inspección de envíos con equipo de rayos x, podrán alternarse en el cumplimiento de cada una de las funciones correspondientes al punto de inspección y registro de la carga, siempre que se respete el término máximo de operación continua autorizada y sus respectivos lapsos de descanso intermedio, y el personal posea las habilidades, conocimientos y destrezas requeridas por el PNISAC.

SUPERVISOR

Las tareas del supervisor del punto de inspección, podrán ser cubiertas por cualquiera de los miembros del equipo, y simultáneamente desarrolladas con alguna de las otras funciones inherentes al servicio de inspección de carga y correo a través de un equipo de rayos x. Las funciones a su cargo comprenderán entre otras cosas:

- a. El permanente seguimiento y apoyo de las tareas llevadas a cabo por el personal del punto de inspección.

- b. La implementación de las tareas o ajustes necesarios para el adecuado cumplimiento de las funciones asignadas a los miembros del equipo de operadores.

- c. Asistir al resto de los operadores en el proceso de interpretación de imágenes y la operación del equipamiento empleado.

- d. Requerir la asistencia e intervención de un fiscalizador de servicio perteneciente a la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción,

- e. Asegurar el cumplimiento de todos los requisitos y condiciones de índole administrativa y operativa relacionadas con el cumplimiento del servicio (Ej.: comunicación y registro de novedades en el libro de servicio, asiento de la rotación de los operadores, solicitud de intervención de un fiscalizador perteneciente a la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción, etc.).

- f. Cualquier otra medida necesaria para el adecuado cumplimiento del servicio.

- g. Controlar que el funcionamiento del punto de inspección se ajuste a las prescripciones legales aplicables sobre el particular.

- d. Prestar toda colaboración que le sea requerida para la interpretación de imágenes correspondientes a la detección presunta de artículos peligrosos (explosivos, armas de fuego incorrectamente despachadas o no declaradas, artículos o sustancias riesgosas).

(RESERVADO)

RAYOS X

CONSIDERACIONES GENERALES

- a. El equipo de rayos X sirve exclusivamente para la inspección radiológica de objetos. No está permitido irradiar personas o animales vivos.
- b. No está permitido que las personas se sienten o se suban a la cinta transportadora, ni que toquen las piezas en movimiento.
- c. No debe introducirse ninguna parte del cuerpo en el túnel, mientras esté conectado el equipo.
- d. En caso de detectar daños en el mueble, cables, cinta de transporte o cortinas emplomadas, el equipo de rayos X deberá ser detenido.
- e. No debe utilizarse el equipo si las cortinas emplomadas se encuentran dañadas.
- f. Sólo el servicio técnico autorizado podrá desmontar las cubiertas y revestimientos del equipo.
- g. No deberán colocarse líquidos sobre los componentes del equipo. Si debe irradiarse un recipiente con líquido, se asegurará previamente utilizando un contenedor plástico, de manera que el líquido no pueda caer sobre el equipo o en la cinta transportadora. Se deberá desconectar rápidamente el equipo si se derrama algún líquido sobre el mismo.
- h. Deben mantenerse despejadas las aberturas de ventilación del equipo y de los monitores.
- i. Los objetos pequeños, objetos con correas sueltas o mal embalados y aquellos otros que no mantengan estabilidad sobre la cinta deberán colocarse en contenedores plásticos.

VERIFICACIONES PREVIAS AL ENCENDIDO DEL EQUIPO

- a. Comprobar que no existe deterioro en el mueble, teclados, monitores y cables visibles.
- b. Verificar el estado de las cortinas emplomadas de entrada y salida de túnel.
- c. Verificar que la cinta transportadora, los rodillos y la cadena de arrastre no presenten roturas, suciedad u objetos extraños adheridos.

ENCENDIDO Y OPERACIÓN DEL EQUIPO

- a. Después de haber realizado las verificaciones previas, se debe introducir la llave interruptora y girarla a la derecha para encender del equipo.
- b. Tras encender el equipo se debe comprobar que no hay ningún bulto en la cinta transportadora en el interior del túnel del equipo.
- c. Los bultos y envíos deben colocarse delante de la cortina emplomada de entrada, y centrados en la cinta transportadora.

- d. No está permitido introducir la mano en el túnel de inspección.
- e. Los objetos pequeños, con correas sueltas o mal embalados y aquellos otros que no mantengan estabilidad sobre la cinta deberán colocarse en contenedores plásticos.
- f. Se debe dejar una separación entre dos bultos consecutivos a efectos de poder identificar rápidamente las imágenes radioscópicas.

APAGADO DEL EQUIPO

- a. Se deben cerrar todos los menús.
- b. Es necesario asegurarse que no queda ningún objeto dentro del túnel del equipo. En caso contrario la cinta deberá moverse hacia la derecha o la izquierda hasta que el túnel quede libre.
- c. Se debe girar la llave interruptora hacia la izquierda y retirarla para que automáticamente se apague el equipo.

EQUIPOS DE RAYOS X PARA INSPECCIÓN DE CORREO Y CARGA AÉREA

A.- CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

1.-	Dimensión del equipo	
	Largo total	7,5 m máx., incluidas extensiones
	Ancho total	1,5 m máx.
	Alto total	1,7 m máx.
	Peso	1.000 Kg. máx.
2.-	Túnel de Inspección	
	Tamaño	1,10 x 1,10 m mín.
	Tamaño objeto inspeccionado	1 x 1 m máx.
3.-	Sistema Transportador	
	Cinta transportadora	Sin fin de goma o combinada, intercambiable, sin uniones que perjudiquen la interpretación de la imagen.
	Altura de cinta	Alta, aproximadamente 0,77 m.
	Velocidad cinta	0,2 / 0,24 (m/seg.)
	Capacidad de carga	200 kg mínimo. Distribución uniforme sobre cinta.
	Transmisión cinta	Directa, rodillo propulsor compacto (rodillo motor)
	Extensiones	Anterior y Posterior: mínimo 1,3 m, con fijaciones al equipo y con ajuste de inclinación.
	Transmisión Extensiones	Rodillo propulsor independiente en ambas, anterior y posterior.
4.-	Montaje del equipo	Sobre ruedas para movilidad, con sistema de bloqueo y anclaje

B.- CARACTERÍSTICAS OPERACIONALES

1.-	Panel de Control	
	Consola	Integrada al equipo, o en mesa remota móvil, con capacidad para dos (2) monitores de LCD de 19”.
	Teclado	Ergonómico, digital, con TrackBall, Mouse o similar, basado en microprocesador de última generación, protegido por tapa con llave; teclas para libre programación de funciones. Contará al menos con tres (3) teclas de acceso rápido a funciones reprogramables. La función correspondiente a cada una de las teclas de acceso rápido deberá estar indicada en pantalla en forma permanente, de modo de permitir un ágil desempeño del operador.
	Control de energía	Activación por llave cautiva, interruptor de paso, panel de protección del equipo y autodiagnóstico al encendido.
	Parada de Emergencia	Botón de parada accesible en panel y en equipo.
	Acceso a software	Mediante clave individual diferenciada para los operadores y el personal técnico
2.-	Monitores	
	Cantidad	Un monitor LCD SVGA / B y N, Color, con opción a dos (2) monitores LCD
	Tamaño	19” o superior
	Resolución	Alta (no inferior a 1024 x 768 píxeles), compatible con normas de baja emisión electromagnética MPRII. Controles digitales de imagen y geometría.
	Controles accesibles	Digitales de imagen (brillo, color y contraste) y geometría (amplitud vertical / horizontal).
3.-	Otras	
	Luz piloto	Indicador de activación de Rayos X en cada extremo del túnel y en consola.
	Zoom	Electrónico, ampliación de 2 a 16 veces, continuo, seleccionable por el operador. Sin graduación.
	Imágenes	B/N y color negativo, alta penetración, recorte orgánico,

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

		recorte inorgánico y luminancia variable.
	Indicadores en pantalla	Presentación de fecha/hora, contador de bultos, número de identificación del operador. La pantalla estará dividida en sectores, reservando el principal para la observación de los objetos inspeccionados. Además deberá disponer de una imagen miniatura tipo “cameo” que opere en forma simultánea y en tiempo real, y permita al operador evaluar claramente el sector de imagen sobre el que se está aplicando la función de zoom electrónico, mediante una superimpresión electrónica que determine el área ampliada. B / N y Color
	Registro	Identificación de acceso de operador y técnico.
	Funciones y Capacidades actuales y futuras	<p>Función Review (visualización de imágenes previas. 5 mínimo)</p> <p>Tecnología de aplicación con posibilidad de actualización teniendo en cuenta la evolución de diferentes amenazas y elementos emergentes.</p> <p>Sistema de realce de contornos (edge-enhancement) y función de super-realce (super-enhancement), que permita incrementar la resolución y penetración aparente en pantalla y lograr capacidades de penetración de acero típicas de 32 a 35 mm. Función de Súper - realce (tipo SEN o similar) para un óptimo contraste en toda la imagen de rayos x, tanto para objetos de baja absorción en las zonas de imagen claras (Ej. Ropa) como también en objetos en las zonas oscuras de la imagen (ocultos detrás de objetos de elevada absorción), sin interrumpir el funcionamiento de la cinta transportadora (con opción de programación de la misma).</p> <p>Sistema de reporte de error en pantalla, con almacenamiento de memoria.</p> <p>En una barra de comando, deberá exhibirse el modo de funcionamiento (procesamiento de imagen) en el que se encuentra operando la unidad en todo momento, además de fecha, hora y número de operador.</p>
	Funciones y Capacidades	<u>Deberá contar con las siguientes capacidades adicionales a</u>

	<p>actuales y futuras</p>	<p><u>futuro:</u></p> <p>Capacidad de inserción de imágenes de prueba y amenaza (TIP). Archivo y reserva de imágenes en formato JPG de 1280 x 1024/ 24 BIT, disco rígido extraíble o CD RW. Capacidad para conexión a redes de datos de tipo Ethernet o superior, para posibilitar la administración remota y el retiro de imágenes. El equipo deberá contar con puertos USB, para realizar transferencia de datos mediante “llaves” o memorias USB estándar del mercado.</p> <p>Función de resaltar áreas de alta densidad u opacidad con marcación en pantalla y señal audible para visualizar de modo óptimo los sectores de la imagen que posean alta absorción de rayos X, aclarando estos sectores y manteniendo el tratamiento estándar del resto de la imagen. Esta función deberá operar en forma automática y en tiempo real, sin necesidad de manipulaciones por parte del operador, ni de detener la cinta transportadora del sistema.</p>
--	---------------------------	--

C.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

1.-	Fuente de Poder.	
	Energía	230 VAC, +10% -15%, 50 Hz., con sistema de rectificación tipo switching, tolerando fluctuaciones de tensión de alimentación en al menos + 10% -15% respecto del valor nominal y con regulador de voltaje incorporado, deseable UPS para 1 hs de autonomía
	Consumo	1 Kva. Máx.
	Ciclo de trabajo	Inspección inmediata luego del encendido
	Protecciones	Sobrevoltaje, shutdown térmico o diferencial
	Temperatura de Operación	0° C a 40° C y -20° C a + 60° C
	Humedad ambiente	10% a 90 % sin condensar
2.-	Generador de Rayos X	

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

	Tipo	Sellado hermético
	Voltaje de ánodo	160 KV
	Refrigeración	Por baño de aceite sellado
	Orientación de haz	Diagonal de abajo hacia arriba
	Seguridad y Protección Radiológica	Cumplir con todas las normas sanitarias aplicables a dispositivos emisores de radiación. Cumplir normativas Internacionales de emisión USA/CEE.
	Penetración acero (mín.)	Valor estándar: 32 Mm (acero). Valor típico: 35mm
	Resolución (Reconocimiento con hilo)	Estándar: 36 AWG (0,13 Mm aproximado) Típico: 38 AWG (0,09 Mm)
	Dosis Típica de Rayos X máxima por inspección Tasa de dosis al exterior (medida a 5 cm. gabinete)	Inferior a 2 uSv (MicroSievert) Inferior a 4 uSv/h (MicroSievert) en cumplimiento de las normas nacionales de seguridad radiológica.
	Blindaje	Integrado a la estructura y cortinas en túnel
	Protecciones	Interlocks de apertura
3.-	Sistema Detector	
	Tecnología	Línea detectora angular de alta resolución.
	Detectores	De tipo diedro, de estado sólido, que permita la inspección total del túnel, sin recorte de esquinas.
	Fotocélulas	Que activen la emisión de Rayos X cuando el envío ingrese en la zona de irradiación y desactive la misma cuando el elemento sometido a inspección abandone dicha zona.
	Discriminación	Material de alto, medio y bajo "Z" (Nº atómico), orgánico e inorgánico
4.-	Procesamiento de Imagen	

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

	Tecnología	Digital, que posibilite el reconocimiento de materiales a través de técnica de procesamiento multienergético mejorada, que generará coloración en pantalla de acuerdo a la clasificación de sustancias en orgánicas, inorgánicas o de mezcla (colores naranja, azul y verde, respectivamente). La electrónica de procesamiento de video será de muy amplio rango dinámico, asegurando al menos 12 bits de memoria para los valores de luminancia (4096 niveles de gris).
	Sensibilidad de contraste	Mínimo 22 niveles de grises visibles en pantalla
	Capacidad de grabación	20.000 imágenes

C.-OTROS

	MANTENIMIENTO
	Preventivo: mensual Correctivo: dentro de las 24 hs de informado el desperfecto.
	SERVICIO TÉCNICO.
	Establecido en el país, para consultas, asistencia técnica permanente y adquisición de repuestos, con antecedentes comprobables en comercialización de sistemas de inspección por rayos X.

EQUIPOS DETECTORES DE EXPLOSIVOS / NARCÓTICOS

A.- CARACTERÍSTICAS FÍSICAS, OPERACIONALES Y TÉCNICAS

1.-	Tecnología	Espectrometría de movilidad iónica (IMS, ITMS o DIMS)
2.-	Fuente Radiactiva	Níquel-63 (el fabricante deberá hacerse cargo de la disposición segura de la fuente radiactiva)
3.-	Recolección de Muestras	Partículas (trazas) y vapores.
4.-	Detección de explosivos	RDX, PETN, TNT, TATP, NG, H2O2, EGDN, marcadores OACI y otros. Mínimo 40 compuestos.
5.-	Detección de narcóticos	Mínimo: heroína, cocaína, metaanfetamina, marihuana, precursores químicos, MDMA, y otros.
6.-	Detección de agentes químicos (sólo en el caso de equipos portátiles)	Agentes químicos de guerra y agresivos tóxicos industriales.
7.-	Tiempo de análisis	No superior a 15 segundos.
8.-	Tiempo de calentamiento	No superior a 15 minutos.
9.-	Alarma	Audio visual con identificación de sustancias (con posibilidad de modo silencioso).
10.-	Display	3,5 “ color o superior
11.-	Almacenamiento de datos	Posibilidad de adquirir no menos de los cien (100) últimos análisis.
12.-	Falsos positivos	Menor al 1 %
13.-	Dimensiones	Máximo 58cm x 32cm x 32cm, en uno o dos módulos.
14.-	Peso	Máximo 27 kg
15.-	Alimentación	200 / 240 VCA, 50 Hz.
16.-	Autonomía	2.5 horas con batería.
17.-	Consumo máximo	600 Watt (en el arranque)
18.-	Puertos	USB y/o ETHERNET y/o DB9 y/o DB25.
19.-	Sensibilidad de detección	Explosivos: de 1 a 5 nanogramos Narcóticos: de 50 a 200 picogramos.

B.- OTROS

	MANTENIMIENTO
	Preventivo: mensual (mínimo). Correctivo: (incluidos repuestos necesarios, trampas e insumos) de acuerdo a la necesidad. No deberá demorar más de una semana luego de informado el desperfecto.
	SERVICIO TÉCNICO
	Establecido en el país, para consultas, asistencia técnica permanente y adquisición de insumos.

**REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE SERVICIOS DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE
LA CARGA Y EL CORREO
(RESERVADO)**

1. OBJETIVO

El objetivo del presente reglamento consiste en establecer un régimen de aplicación general y de cumplimiento obligatorio para la operación de servicios de inspección de seguridad de la carga y correo con medios técnicos efectuados en el ámbito de aplicación del presente programa.

2. ALCANCE

El régimen establecido a través del presente, será de cumplimiento obligatorio para toda persona física o jurídica, pública o privada habilitada por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para la prestación de servicios de inspección de seguridad de la carga y correo a través de medios técnicos.

A título meramente enunciativo la aplicación del reglamento abarcará los servicios de inspección de cargas y correo, que hubieran de transportarse a bordo de una aeronave de transporte aerocomercial de pasajeros y en aviones de carga exclusivamente.

Las personas físicas o jurídicas públicas o privadas habilitadas por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para la prestación de servicios de inspección de seguridad de aviación civil con equipos de rayos X deberán aplicar los siguientes procedimientos:

Los procedimientos de revisión de la carga comprenden:

- a. Procedimientos activos que incluyen equipos de rayos X convencionales, detectores de explosivos, de trazas de explosivos y drogas, registro físico, cámaras de simulación y canes entrenados en detección de explosivos, para detectar artefactos, dispositivos y sustancias peligrosas que puedan ser colocados en ella.
- b. Procedimientos preventivos de seguridad para impedir que tales dispositivos, artefactos y sustancias, sean colocados en la carga al momento de embalarla en origen o durante su traslado, aplicando medidas de resguardo y protección apropiadas en cualquier etapa del proceso entre la recepción por el agente y el embarque en la aeronave.
- c. Procedimientos de verificación documental de la carga que será embarcada en las aeronaves.

3. REQUISITOS EXIGIBLES A LOS OPERADORES

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas sujetas a la aplicación del presente reglamento se aseguraran que el personal a cargo de la realización de procedimientos de operación de equipos de inspección de cargas y correo debe:

- a. Reunir las condiciones establecidas en el presente programa y su documentación complementaria.
- b. Poseer las condiciones de capacitación y entrenamientos específicamente requeridos en el PNISAC por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil para el desempeño de la tarea incluyendo:
 1. Estudios secundarios completos, lo que se acreditará por medio de certificado legalizado otorgado por establecimiento público o privado incorporado a la enseñanza oficial.
 2. La aprobación de los cursos iniciales y recurrentes específicamente exigidos para el ejercicio de la tarea, a saber AVSEC Básico 1,2,3 y recurrente; Operador de equipos de rayos x e interpretación de imágenes y recurrente, Entrenamiento en la Seguridad de la Carga Aérea y Correo (CMDN), Curso de Transporte de Mercancías Peligrosas sin riesgo por vía aérea (BÁSICO).

4. RÉGIMEN OPERATIVO

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas comprendidas en el presente reglamento deberán asegurar el cumplimiento del régimen operativo indicado a continuación:

- a. Los operadores de equipos de inspección de rayos x deberán rotar en sus funciones en lapsos no superiores a los veinte (20) minutos y registrar descansos por lapsos equivalentes al doble del tiempo efectivamente trabajado en el control de pantalla.
- b. La jornada de trabajo de los operadores de equipos de inspección de rayos x no deberá exceder las ocho (8) horas por día, incluyendo los periodos de descanso antes mencionados.
- c. El personal a cargo de la operación de equipos de inspección de rayos x deberá contar con un descanso mínimo de doce (12) horas entre servicios y veinticuatro (24) horas consecutivas por cada periodo semanal laborado en forma continua.

5. RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas contempladas en el presente reglamento deberán asegurar:

- a. Que las prestaciones del equipo de inspección de rayos x utilizado y sus condiciones de funcionamiento cumplan con las especificaciones técnicas, operativas y funcionales detalladas en el presente programa.
- b. Que se aplique un programa de mantenimiento del equipo de rayos X a cargo de personal técnico calificado. Dicho programa de mantenimiento deberá ser preventivo –con una frecuencia mínima

mensual- y correctivo –con solución a los inconvenientes técnicos dentro de las 24hs a partir de que se detecte el desperfecto-, ajustado a las recomendaciones del fabricante del equipo.

c. Que sus programas de seguridad incluyan un detalle del plan de mantenimiento de los equipos, precisando el régimen periódico de mantenimiento y de pruebas de funcionamiento establecido por la empresa.

6. DOCUMENTACIÓN DEL SERVICIO

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas contempladas en el presente reglamento deberán presentar a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil:

a. Una nómina de los operadores designados para realizar las tareas de inspección que describa:

1. El nombre, apellido y DNI de los operadores.
2. Nombre o denominación de la empresa a la que prestara sus servicios.

b. Copias de las constancias de aprobación de los cursos de instrucción y capacitación efectuados por los operadores.

c. Un libro de registro de servicio con hojas numeradas correlativamente. El mismo deberá ser suscripto por la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción y habilitado mediante la confección de un acta de apertura.

7. ASIEN TO DE NOVEDADES DEL SERVICIO

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas contempladas en el presente reglamento deberán asentar en el libro de registro de servicio mencionado anteriormente, las cuestiones indicadas a continuación:

a. Día y hora de inicio y finalización de cada servicio de inspección proporcionado por la empresa, dejándose constancia de:

1. El nombre, apellido, DNI y firma correspondiente al personal a cargo de las tareas de inspección.
2. La indicación expresa del horario de inspección cubierto por cada operador.
3. Cualquier novedad producida en desarrollo de las tareas de inspección.
4. El nombre, apellido, DNI y firma del supervisor del servicio.

b. Día, hora y detalle técnico de las pruebas de seguridad y funcionamiento realizadas al equipo, dejándose constancia de:

1. El nombre, apellido, DNI y firma de la persona responsable de su ejecución.
2. Detalle de los elementos técnicos utilizados para su ejecución.
3. Resultados obtenidos como consecuencia de las pruebas efectuadas.

c. Día, hora y detalle del servicio de mantenimiento efectuado al equipo, con asiento de:

1. El nombre, apellido y DNI y firma de la persona que lo llevó a cabo, asentando cualquier novedad registrada en relación al funcionamiento del equipo.

8. SUSPENSIÓN DE SERVICIOS POR FALLAS TÉCNICAS

En caso de que la persona responsable de la ejecución de los servicios de mantenimiento o prueba de funcionamiento detectara deficiencias que ameritaran la inhabilitación del equipo de rayos x, deberá procederse conforme el procedimiento indicado a continuación:

- a. La persona que hubiera detectado esta novedad deberá consignarla en el libro de registro de servicio y notificarla en forma inmediata al responsable de seguridad de la empresa prestadora del servicio de inspección.
- b. El responsable de seguridad de la empresa prestadora del servicio de inspección respectivo deberá asimismo:
 1. Proceder a la inmediata suspensión de la prestación del servicio en cuestión.
 2. Comunicar por escrito y a la mayor brevedad posible al jefe de turno de la autoridad de seguridad aeroportuaria competente en la jurisdicción la novedad planteada sobre el particular.
 3. Promover las gestiones que resulten necesarias para asegurar la continuidad del servicio mediante el empleo de otros medios o servicios habilitados.

El incumplimiento de lo establecido precedentemente constituirá causal de inhabilitación técnica del equipo y el servicio en cuestión, sin perjuicio de la aplicación de otras penalidades que pudieran corresponder sobre el particular teniendo en consideración las circunstancias particulares de cada caso.

9. SUSPENSIÓN DE SERVICIOS POR CUESTIONES AJENAS A FALLAS TÉCNICAS

Asimismo se deberá proceder a la suspensión del servicio cuando:

- a. El personal designado para la prestación del servicio no resultara suficiente para la realización de los relevos del personal.
- b. El personal a cargo de la prestación del servicio no cuente con el tiempo de descanso previsto en este reglamento.
- c. Se constatare el vencimiento de las condiciones establecidas para la habilitación del equipo y el personal a cargo de la inspección.
- d. Cualquier otro supuesto que comprometa la eficacia y seguridad del servicio en cuestión.

El incumplimiento de lo establecido precedentemente constituirá causal de inhabilitación técnica del equipo y el servicio en cuestión, sin perjuicio de la aplicación de otras penalidades que pudieran corresponder sobre el particular teniendo en consideración las circunstancias particulares de cada caso.

APÉNDICE 5

REGLAMENTO DE ELABORACIÓN, PRESENTACIÓN, EVALUACIÓN Y APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA CARGA

**REGLAMENTO DE ELABORACIÓN, PRESENTACIÓN, EVALUACIÓN Y
APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA.**

1. GENERALIDADES

1.1 OBJETIVO. El presente reglamento tiene por objeto:

- a. Establecer los lineamientos necesarios para la elaboración de los Programas de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) contemplados en el PNSCA, de una manera uniforme.
- b. Determinar los requisitos formales exigidos para la presentación de los PSC aludidos.
- c. Establecer un procedimiento estandarizado de evaluación y aprobación de los PSC.

1.2 ALCANCE. Las medidas contempladas en el presente reglamento deberán ser obligatoriamente observadas por todas las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas y/o dependencias a las que en virtud de las previsiones del PNSCA, les sea exigida la presentación de un Plan de Seguridad de la Carga Aérea (PSC). A título meramente enunciativo, el concepto de referencia incluye a:

- a. Agentes Acreditados.
- b. Depósitos.
- c. Explotadores de Aeronaves de Transporte Aerocomercial.
- d. Explotadores de Aeropuertos.
- e. Empresas de Seguridad Privada.
- f. Administradores Postales.
- g- Toda otra entidad pública y/o privada que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere pertinente.

1.3 CONFIDENCIALIDAD: las personas o dependencias comprendidas en el presente reglamento deberán establecer y aplicar procedimientos adecuados a los efectos de preservar las partes reservadas del PNSCA y de la información contenida en su respectivo plan de seguridad.

2. PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA

2.2 CONCEPTO: a los efectos del PNSCA, se entiende por “Plan de Seguridad de la Carga Aérea” al documento escrito que contiene y describe el conjunto de medidas y procedimientos de seguridad adoptadas para asegurar que la carga y el correo se someten a controles de seguridad apropiados, previo a su transporte por vía aérea.

2.3 CLASIFICACIÓN: los planes de seguridad pueden clasificarse en:

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

- a. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) del Agente Acreditado, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Agente Acreditado.

- b. Plan de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) del Depósito Fiscal, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Depósito, que no opte por registrarse como Agente Acreditado de Carga.

- c. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) del Explotador Aéreo, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Explotador de Aeronaves de Transporte Aerocomercial, que no opte por registrarse como agente acreditado de carga.

- d. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) del Explotador de Aeropuertos, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Explotador de Aeropuertos.

- e. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) de Seguridad Privada, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Empresa de Seguridad Privada.

- f. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC) de Administrador Postal, que deberá ser exclusivamente elaborado por aquella persona física o jurídica, pública o privada, habilitada por la autoridad competente para desempeñarse como Permisionario o Administrador Postal.

- g. Programa de Seguridad de la Carga Aérea (PSC), el que deberá ser elaborado por cualquier otra persona o dependencia a la cual, en virtud de sus responsabilidades, la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere necesario exigirle la presentación de un programa de seguridad.

3. PRESENTACIÓN DE LOS PROGRAMAS

3.1 FORMA: la presentación deberá efectuarse ante la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, mediante la entrega de DOS (2) ejemplares impresos (original y duplicado) redactados en idioma español, presentados en carpeta de tapa dura y suscriptos por la máxima autoridad de seguridad responsable de la entidad y/o de su respectivo representante en el Estado Nacional y UNA (1) copia en formato digital.

3.2 CONTENIDO: los programas de seguridad contemplados en este reglamento deberán ser confeccionados en base a las formas y los contenidos establecidos en las “guías de confección” anexas al presente programa.

Conforme lo consignado precedentemente y cuando la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil lo considere pertinente, la información incluida en los planes de seguridad contemplados en este reglamento deberá ser complementada con la documentación e información adicional necesaria para asegurar el cumplimiento de sus respectivos objetivos en un ámbito jurisdiccional determinado.

3.3 FORMACIÓN DE EXPEDIENTE – TRASLADO: recibido un programa de seguridad de carga presentado a consideración de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, se procederá a la formación de un Expediente con la documentación acompañada, agregándole cualquier otra pieza documental o instrumental que se hubiera anexado a la presentación. Cumplido lo indicado anteriormente, remitirá el expediente a la Dirección de Seguridad de la Aviación, a efectos de la prosecución del trámite.

4. EVALUACIÓN DE LOS PLANES

4.1 ANÁLISIS: una vez recibido el expediente, la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá efectuar un análisis técnico de la documentación incorporada en el mismo, en un lapso no superior a los TREINTA (30) días hábiles desde su recepción, a efectos de comprobar que el plan evaluado se ajuste a la normativa nacional vigente de seguridad de la aviación civil, la reglamentación específica inherente a la actividad desarrollada por la entidad involucrada y el presente reglamento.

4.2 INFORME: el análisis efectuado por la Dirección de Seguridad de la Aviación se consignará en un informe escrito que se anexará al expediente y deberá contener:

- a. Indicación expresa de las deficiencias u omisiones registradas en el plan evaluado.
- b. Recomendación de las modificaciones y/o incorporaciones necesarias para resolverlas.

c. Opinión fundada favorable o desfavorable para su aprobación.

5. PROGRAMA OBSERVADO

5.1 NOTIFICACIÓN Y REQUERIMIENTO: en el supuesto de que el plan evaluado hubiera sido objeto de observaciones, la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá cursar una notificación escrita a la persona física o jurídica que corresponda, a efectos de comunicarle las observaciones efectuadas y de requerirle la presentación de las modificaciones y/o incorporaciones que considerara necesarias para la aprobación del Programa.

5.2 PRESENTACIÓN DE MODIFICACIONES: las modificaciones o agregados consecuentemente efectuados al plan observado, deberán presentarse mediante UN (1) juego original y UNA (1) copia, debidamente rubricadas, de todas las fojas modificadas para el eventual reemplazo de las correspondientes a la presentación original. La misma deberá ser efectuada dentro de los TREINTA (30) días de recibida la notificación de las observaciones efectuadas al plan.

5.3 REEVALUACIÓN: dentro de los TREINTA (30) días hábiles posteriores a la recepción de la documentación citada en el numeral anterior, la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá reevaluar las modificaciones o agregados efectuados al Programa de seguridad, verificando que los mismos cambios efectuados a la presentación original respondan y satisfagan los requerimientos realizados, sin alterar el contenido de aquellos aspectos que no hubieran sido objeto de observación.

5.4 OBSERVACIONES ADICIONALES: en caso de que las modificaciones o agregados efectuados al plan no hubieran satisfecho los requerimientos de la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá repetirse el procedimiento previsto en los artículos anteriores, hasta que los mismos sean íntegramente salvados.

5.5 MODIFICACIONES O AGREGADOS SATISFACTORIOS: en el supuesto de que las modificaciones o agregados efectuados al plan original o sus posteriores presentaciones hubieran cumplido satisfactoriamente los requerimientos efectuados por la autoridad de aplicación, la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá promover las acciones pertinentes para impulsar la continuidad del trámite de aprobación del plan de seguridad en cuestión.

5.6 INFORME TÉCNICO: la Dirección de Seguridad de la Aviación deberá consignar en un Informe Técnico escrito agregado a las actuaciones, el debido cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas para la aprobación de los planes de seguridad sometidos a su evaluación.

5.7 PRESENTACIÓN DE MODIFICACIONES ESCRITAS: una vez satisfechos los requerimientos efectuados para la prosecución del trámite de aprobación del plan de seguridad originariamente observado, la Dirección de Seguridad de la Aviación requerirá a la entidad respectiva, la presentación de DOS (2) nuevos ejemplares escritos del plan, o bien de las páginas modificadas al plan para su debida agregación a las actuaciones. Cumplido lo anterior, se elevarán las actuaciones a la autoridad jerárquica inmediata superior correspondiente, para la prosecución del respectivo trámite.

6. APROBACIÓN DE LOS PROGRAMAS

6.1 DICTAMEN Y APROBACIÓN: cuando el Programa no hubiera recibido observaciones y/o contara con opinión favorable para su aprobación de la autoridad jerárquica inmediata superior correspondiente a la Dirección de Seguridad de la Aviación, las actuaciones deberán ser remitidas a Asuntos Jurídicos, a los efectos de que la misma proceda al análisis de la legalidad del respectivo acto y a la elaboración del dictamen correspondiente. Finalmente, y en su caso, se dispondrá lo necesario para la firma de la Disposición aprobatoria del plan de seguridad, por parte de la dependencia autorizada a esos efectos por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil.

6.2 TRASLADO Y ARCHIVO: una vez suscripta la disposición aprobatoria del respectivo Programa de seguridad se remitirá el expediente a la Dirección de Seguridad de la Aviación.

Recibido el expediente, el Director de Seguridad de la Aviación deberá proceder a:

- a. La suscripción de cada uno de los folios de las DOS (2) versiones impresas del plan aprobado.
- b. El envío de UN (1) ejemplar a la entidad o autoridad responsable de su elaboración.
- c. El archivo de las actuaciones y del segundo ejemplar del plan en cuestión.

7 ENMIENDAS

7.1 INFORMACIÓN DE ENMIENDA: cuando se pretendan introducir cambios en el contenido de un plan de seguridad aprobado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil, que por sus características no hayan de alterar las medidas y procedimientos de seguridad aprobados y/o de los medios empleados para su aplicación, dicha enmienda deberá comunicarse por escrito a la Dirección de Seguridad de la Aviación, dentro de los 5 (CINCO) días de la incorporación de la modificación.

7.2 PROPUESTA DE ENMIENDA: cuando se pretenda introducir cambios en el contenido de un plan aprobado por la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil se deberá presentar por escrito a la Dirección de Seguridad de la Aviación la pertinente propuesta de enmienda para su evaluación.

La propuesta de enmienda deberá presentarse con una antelación no menor a TREINTA (30) días de la fecha prevista para su entrada en vigencia. Además de detallar las cuestiones de contenido que correspondan, la propuesta de enmienda deberá especificar las páginas del Programa originalmente aprobado que se verían afectadas por la modificación.

7.3 EVALUACIÓN DE ENMIENDA: la evaluación de la propuesta de enmienda se regirá por las mismas pautas aplicables con relación a los planes de seguridad originales.

7.4 APROBACIÓN DE ENMIENDA: en caso de aprobarse la enmienda propuesta, deberá procederse al inmediato reemplazo de las páginas del plan y a su registro en el listado de páginas efectivas correspondientes.

7.5 RECHAZO DE ENMIENDA: si la Dirección de Seguridad de la Aviación rechaza una propuesta de enmienda, la entidad interesada deberá analizar las observaciones y podrá solicitar por escrito una reconsideración, en un plazo no superior a los TREINTA (30) días de recibida la comunicación.

Si la propuesta de enmienda es reevaluada y se confirma su rechazo, no podrá presentarse nuevamente.

7.6 EXIGENCIA DE ENMIENDA: la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil podrá exigir modificaciones a un Programa de seguridad aprobado, cuando las mismas redunden en una mayor eficiencia de las medidas de seguridad y el beneficio del interés público o cuando obedezcan a cambios en la normativa vigente tanto a nivel nacional como internacional.

7.7 ACCIÓN INMEDIATA: en caso de que la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere que existen razones fundadas para la aplicación de acciones inmediatas que involucren la necesaria enmienda de los Programas aprobados, ordenará la inclusión y aplicación de dichas medidas con una explicación breve de los motivos de la enmienda a ser adoptada.

8. ACLARACIONES FINALES

8.1 - La aprobación del Programa de seguridad de una entidad determinada, que se produzca por aplicación del procedimiento contemplado en este reglamento, no eximirá a la misma de la obligatoriedad del cumplimiento complementario de otras medidas adicionales establecidas a su respectivo cargo, eventualmente previstas en los programas de seguridad de los aeropuertos en los que desarrollen sus operaciones.

8.2 - La Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil deberá requerir y verificar que las entidades que desarrollen actividades en su jurisdicción procedan al cumplimiento de aquellos aspectos del Programa de Seguridad de Aeropuerto específicamente establecidos a su cargo. A los efectos indicados precedentemente posee las atribuciones necesarias para requerir que las entidades aludidas, procedan a la presentación de un documento escrito que acredite los procedimientos adoptados a tal efecto, como así también de ordenar las modificaciones operativas que hubieran de corresponder para su adecuado cumplimiento.

**GUÍA PARA LA CONFECCIÓN DE UN PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA CARGA
(PSC)**

INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye una guía de orientación para la confección de los PSC que deberá presentar las siguientes organizaciones involucradas en la Cadena de Suministro; Agente Acreditado, Depósito, Explotador Aéreo, Empresa de Seguridad Privada, Administrador Postal y cualquier otra persona o dependencia a la cual, en virtud de sus responsabilidades, la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil considere necesario exigirle la presentación de un Programa de seguridad. Los PSC deberán ser confeccionados de conformidad con la estructura y los contenidos contemplados en la presente guía.

CAPÍTULO 1 - ASPECTOS GENERALES.

- 1.1 Objetivo del PSC. En este apartado deberá describirse el objetivo del PSC, que consiste en asegurar el cumplimiento del PNSCA en el ámbito del aeropuerto del que se trate. Se deberá asimismo determinar la misión.
- 1.2 Un registro de enmiendas.
- 1.3 Un índice que indique la cantidad de páginas efectivas.
- 1.4 Cada PSC deberá contener:
 - a. La identificación del responsable de su elaboración (área, dependencia y persona responsable (nombre, apellido, documento de identidad y cargo).
 - b. La identificación del área, dependencia y persona responsable (nombre, apellido, documento de identidad y cargo) de quien realice la aprobación interna del PSC.
 - c. Organización de la compañía
 - d. Estructura de seguridad de la compañía.
 - e. La identificación de la persona responsable de la seguridad de la compañía.
 - f. La identificación de la persona responsable en la aceptación, manipulación, clasificación, almacenamiento, transporte y custodia de la carga y el correo.
 - g. Puntos de contacto (identidad y teléfono), necesarios para la coordinación con los diferentes organismos involucrados en la seguridad de la carga y el correo.

CAPITULO 2 - DEFINICIONES, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

- 2.1 En este apartado deberán indicarse las definiciones, siglas y acrónimos que fueran utilizadas en su PSC.

CAPITULO 3 - MARCO LEGAL

Deberán indicarse los detalles de la normativa jurídica (leyes, decretos, etc.) que dan autoridad al programa.

CAPÍTULO 4 – ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

3.1 En este capítulo deberán indicarse las responsabilidades de los principales actores involucrados en la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad de la carga y correo.

CAPÍTULO 5 – PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD:

En este capítulo deberán indicarse los detalles respecto de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados en cada sitio utilizado para la recepción y almacenamiento de la carga del aeropuerto del que se trate.

5.1 CONTROL DE ACCESO.

Se deberá indicar las medidas de seguridad físicas adoptadas para el resguardo del sitio, incluyendo detalles de equipamiento utilizado y procedimientos para:

- a. La protección de locales o instalaciones.
- b. El control de acceso a sus locales o instalaciones (especialmente para el control de acceso personal y vehicular a las instalaciones de la empresa que sirvieran de vinculación entre la parte pública y la parte aeronáutica).
- c. La emisión y control de permisos, tarjetas de identificación o pases para el acceso a tales sitios.
- d. El control del acceso a las zonas sensibles.
- e. El control de puertas y sus cerraduras.
- f. El equipo de vigilancia.
- g. Los sistemas de alarma para la detección de intrusos.
- h. La supervisión de visitantes.
- i. Patrullas de seguridad e inspecciones.
- j. Seguridad de los vehículos que transitan en las instalaciones.
- k. Iluminación de seguridad interna y externa del sitio.
- l. Señales para disuadir a los intrusos.

5.2 RECEPCIÓN DE LA CARGA.

En este apartado se deberá describir los procedimientos adoptados para la recepción de la carga, incluyendo:

- a. El procedimiento utilizado para la validación de los Expedidores Reconocidos.
- b. El mantenimiento de una lista actualizada de Expedidores Reconocidos.

c. La verificación de la documentación de la carga, incluyendo el Manifiesto de Seguridad de los envíos (detallando quien se encuentra autorizado para la elaboración de los mismos.)

d. El establecimiento de “rastros de control” de la carga.

5.3 INSPECCIÓN Y REGISTRO DE LA CARGA.

En éste apartado se deberá incluir detalles sobre:

a. Lista de personas autorizadas para llevar a cabo inspecciones y registro de la carga.

b. Verificación e Inspección manual realizada a la carga una vez recibida.

c. Inspección por medios técnicos realizada a la carga. Se deberá realizar una descripción técnica de los medios utilizados y un detalle del procedimiento mediante el cual se inspecciona la carga.

d. Programas de mantenimiento y procedimientos utilizados del equipo de inspección de seguridad.

e. Acción que se sigue en caso de sospecha de la existencia de un elemento que se pudiera utilizar para cometer un acto de interferencia ilícita.

5.4 MEDIDAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DE LAS INSPECCIONES, CONTROLES Y REGISTROS DE LA CARGA.

En el presente apartado se deberá detallar los procedimientos utilizados para:

a. Verificación de antecedentes del personal antes de ser empleado.

b. Instrucción del personal, incluyendo su actualización.

c. Medidas y respuestas aplicables para cada nivel de amenaza.

d. La respuesta ante las amenazas de casos particulares. Se deberá incluir la respuesta ante una amenaza de explosivos.

e. Evaluación de la vulnerabilidad.

f. Comprobación y evaluación del Plan de Seguridad.

g. Notificación de incidentes.

h. Procedimiento de respuesta ante las emergencias

5.5 ADJUNTOS. En caso de que resulte necesario, se podrá agregar a modo de adjunto:

a. Diagramas estructurales de la organización

b. Planos y mapas de los entornos seguros

c. Requerimientos de capacitación

d. Registros de entrenamiento

e. Personal clave y puntos de contacto

f. Registro de las verificaciones de pre-empleo

CAPÍTULO 6 – CARACTERÍSTICAS DE LOS SITIOS UTILIZADOS PARA LA RECEPCIÓN Y ALMACENAMIENTO DE LA CARGA

6.1 En este apartado se deberá incluir nombre, ubicación y dirección oficial del aeropuerto, mencionando su categoría, nombre del propietario/explotador del aeropuerto y número de teléfono.

6.2 Se deberá describir la ubicación de el/los local/es utilizado/s para la recepción y almacenamiento de la carga, incluyendo un plano grillado del lugar y la descripción física de los mismos, sin omitir para cada uno:

- a. La cantidad de accesos
- b. Puntos de aceptación y protección de la carga y el correo
- c. Puntos de Inspección
- d. Áreas de despacho de la carga
- e. Áreas especialmente protegidas
- f. Otras áreas que se consideren sensibles
- g. Detalles de horario de funcionamiento del sitio

CAPITULO 7 - POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA EMPRESA

El programa deberá consignar:

- a. Los lineamientos generales de la política de seguridad de la empresa.
- b. Organización y contactos de representantes en el país y en el exterior, incluyendo nombre y apellido, teléfono, fax y correo electrónico.
 1. La estructura orgánica de la empresa a nivel nacional, con indicación expresa de la dependencia con expresa responsabilidad en seguridad de la aviación.
 2. Las tareas y responsabilidades inherentes a los distintos niveles componentes de la dependencia responsable de la seguridad de la aviación.
 3. Identificación de las personas responsables de los distintos niveles de seguridad de la empresa (jefe o gerente de seguridad, departamento o área de la empresa, jefe de base, supervisor, coordinador de seguridad en vuelo y en tierra). Indicación de los datos de contacto: domicilio laboral, teléfonos / fax y correos electrónicos, correspondientes a los responsables en cada una de las estaciones aéreas en que la empresa desarrollara sus actividades.
 4. Indicación de estructuras jerárquicas y/o diagramas de reemplazos o suplencias aplicables.
 5. Identificación de las empresas prestadoras de servicios de provisiones, suministros, limpieza de aeronaves y/o seguridad privada en el ámbito aeroportuario que presten servicios a la empresa. Indicación de los aeropuertos en que los mismos se llevaran a cabo.

6. Identificación de los agentes acreditados y/o expedidores reconocidos por la empresa.
- c. Determinación de los canales de transmisión y/o recepción de información habilitados por la empresa. Deberá individualizarse:
 1. El área, dependencia y/o responsable de la empresa a cargo de la coordinación de sus tareas de seguridad con la autoridad de seguridad aeroportuaria competente u otros prestadores de servicios aeroportuarios indicando sus respectivos datos de contacto (teléfono, fax y correo electrónico).
 2. La persona o las personas autorizadas a contactar y/o transmitir información de seguridad, consignando expresamente las instrucciones y directivas establecidas para el manejo y difusión de información reservada y comunicados de prensa, proporcionando sus respectivos datos de contacto (teléfono, fax y correo electrónico).
 3. El área, dependencia y/o persona responsable del manejo de eventuales contingencias y de la aplicación de medidas adicionales de seguridad ante el incremento del nivel de amenaza y sus respectivos datos de contacto (teléfono, fax y correo electrónico).
- d. Descripción de las operaciones de la empresa:
 1. Actividad desarrollada por la empresa con expresa indicación de los términos y alcances de su habilitación para operar en el Estado Nacional.
 2. Detalle de los aeropuertos en que desarrolla sus actividades.
 3. Indicación expresa de las rutas aéreas de la empresa que tuvieran como punto de partida y/o destino algún aeropuerto sujeto a la aplicación del presente programa.
 4. Mención de los vuelos especiales efectuados por la empresa.
 5. Indicación de los aspectos de su programa de seguridad cuyo cumplimiento haya sido encomendado a otra empresa (p. ej. prestador de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario), con la correspondiente individualización del prestador y/o los prestadores de dichos servicios.

CAPITULO 7 - TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El Programa de Seguridad para la Carga deberá describir las normas y procedimientos aplicables para la detección de envíos que contengan mercancías peligrosas mal declaradas.

El Plan de Seguridad para la Carga deberá aplicar las normas y procedimientos establecidos en el Anexo 18 “Transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea” y en el Documento 9284 – AN/905 (Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea) de la OACI.

CAPITULO 8 - EQUIPOS TÉCNICOS EMPLEADOS PARA LOS CONTROLES DE SEGURIDAD

El programa deberá consignar:

- a. Detalle de los equipos utilizados.
- b. Especificaciones técnicas de los equipos utilizados.
- c. Régimen de mantenimiento, prueba y calibración de los equipos.
- d. Sistemas de CCTV.

CAPITULO 9 - CAPACITACIÓN

El programa deberá incluir:

- a. La descripción del programa de instrucción AVSEC inicial aplicado por la empresa para la capacitación y el entrenamiento del personal de seguridad que desarrolla tareas de inspección, registro y/o verificación de carga y correo.
- b. La descripción de la instrucción repetitiva del personal enumerado precedentemente.

CAPITULO 10 - PLANIFICACIÓN Y RESPUESTA ANTE CONTINGENCIAS

El programa de seguridad deberá incluir medidas y procedimientos específicos para responder ante contingencias aeroportuarias.

CAPITULO 11 - NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES

El programa deberá describir los procedimientos empleados para la notificación a la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil frente a cualquier incidente de seguridad de la aviación.

CAPITULO 12 - CONTROLES DE CALIDAD

El programa de seguridad deberá consignar:

- a. Un detalle de las medidas aplicadas por la empresa para comprobar el grado de cumplimiento y eficacia de las medidas y los medios asignados para el cumplimiento de sus objetivos en materia de seguridad de la aviación, así como los procedimientos previstos para efectuar las correcciones o adecuaciones que pudieran corresponder.
- b. El procedimiento empleado para el registro de resultados de los controles de calidad aplicados y de las medidas o directivas aplicadas en consecuencia.

APÉNDICE 6

MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA APLICABLES EN CADA NIVEL DE AMENAZA (RESERVADO)

A. MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA APLICABLES EN CADA NIVEL DE AMENAZA A AERONAVES DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL DE

Nº	ÁREA DE ACCIÓN	NIVEL I BÁSICO	NIVEL II INTERMEDIO	NIVEL III ALTO
1	Carga Aérea	Todos los artículos (envíos) serán sometidos a controles de seguridad de los transportistas	Aplicar las medidas básicas, con un nuevo registro aleatorio y más verificaciones. (A	Toda la carga aérea ha de ser sometida a controles de seguridad y

PASAJEROS.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

		aéreos y/o de agentes acreditados designados y/o cualquier entidad competente antes de ser colocado en la aeronave	excepción de agentes acreditados).	seguidamente protegida hasta su carga en las aeronaves
2	Correo	Todos los artículos han de someterse a controles de seguridad del	Aplicar las medidas básicas con nuevo registro aleatorio y más	Todo el correo debe ser registrado y protegido hasta que
Nº	ÁREA DE ACCIÓN	NIVEL I transportista y/o de la autoridad postal	NIVEL II verificaciones. (A excepción de agentes INTERMEDIO	NIVEL III sea cargado. Las aeronaves que sólo ALTO
1	Carga Aérea	Todos los artículos designada acreditada y/o (envíos) serán sometidos de cualquier entidad a controles de seguridad competente antes de ser de los transportistas colocado en la aeronave.	Aplicar las medidas acreditados) básicas, con un nuevo registro aleatorio y más verificaciones. (A	Toda la carga aérea ha transporten carga de ser sometida a aplicarán las medidas que correspondan a controles de seguridad y seguidamente Nivel II.

B. MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA APLICABLES EN CADA NIVEL DE AMENAZA A AERONAVES DE TRANSPORTE EXCLUSIVO DE CARGA.

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD PARA LA CARGA AÉREA

		aéreos y/o de agentes acreditados designados y/o cualquier entidad competente antes de ser colocado en la aeronave	excepción de agentes acreditados).	protegida hasta su carga en las aeronaves
2	Correo	Todos los artículos han de someterse a controles de seguridad del transportista y/o de la autoridad postal designada acreditada y/o de cualquier entidad competente antes de ser colocado en la aeronave.	Aplicar las medidas básicas con nuevo registro aleatorio y más verificaciones. (A excepción de agentes acreditados)	Todo el correo debe ser registrado y protegido hasta que sea cargado. Las aeronaves que sólo transporten carga aplicarán las medidas que correspondan a Nivel II.