



ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN: 17/07/2024
9na. Edición 8va. Enmienda

Página
1 de 261

**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
CIVIL
-PNSAC-**

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GUATEMALA, C.A.

I. RESOLUCIÓN.....	8
II. ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN:	9
III. DISTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA:	10
IV. LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS:.....	11
V. PROCESO Y REGISTRO DE REVISIONES Y MODIFICACIONES:	20
VI. SIGLAS Y ACRÓNIMOS.....	22
VII. INTRODUCCIÓN:	24
VIII. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA DGAC.....	26
IX. REVISIÓN DE LA POLÍTICA Y OBJETIVOS DEL PNSAC.....	28
1. PRINCIPIOS GENERALES Y OBJETIVOS DEL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.....	29
2. DEFINICIONES.....	31
3. LEGISLACIÓN:.....	42
3.1 CONVENIOS INTERNACIONALES	42
3.2 LEGISLACIÓN NACIONAL:	42
3.3 NORMATIVA RELACIONADA:.....	43
4. ASIGNACION DE RESPONSABILIDADES.....	44
4.1 DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.....	44
4.1.1 ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.....	45
4.1.1.1 DEPARTAMENTO NACIONAL DE OPERACIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL –DNOSAC-.....	49
4.1.1.2 DEPARTAMENTO NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL –DNCCSAC-.....	50
4.1.1.3 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL –DNISAC-.....	52

4.1.1.4	DEPARTAMENTO NACIONAL DE CERTIFICACIONES DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL –DNCSAC-.....	53
4.1.1.5	DEPARTAMENTO NACIONAL DE EVALUACIÓN DEL RIESGO PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL –DNER SAC-	54
4.1.2	JEFATURAS DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO.....	56
4.1.2.1	GENERALIDADES.....	56
4.1.2.2	RESPONSABILIDADES.....	57
4.1.3	PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO	60
4.2	ARRENDATARIOS, CONCESIONARIOS O ADMINISTRADORES DE ÁREAS DE USO EXCLUSIVO:.....	62
4.3	EXPLOTADORES DE AERONAVES	64
4.3.1	GENERALIDADES.....	64
4.3.2	RESPONSABILIDADES:	65
4.4	PROVEEDORES DE ARTICULOS PARA SERVICIOS EN VUELO Y PROVEEDORES DE SERVICIOS DE SEGURIDAD PRIVADA:	69
4.4.1	GENERALIDADES.....	69
4.4.1.1	PROVEEDORES DE ARTÍCULOS PARA SERVICIOS EN VUELO	70
4.4.1.2	PROVEEDORES DE SERVICIOS DE SEGURIDAD PRIVADA.....	72
4.5	AGENTES ACREDITADOS, EXPEDIDORES RECONOCIDOS Y ENTIDADES AUTORIZADAS PARA APLICAR INSPECCIÓN Y OTROS CONTROLES DE SEGURIDAD A LA CARGA AÉREA Y EL CORREO.	73
4.6	MINISTERIO DE GOBERNACIÓN.....	76
4.6.1	AUTORIDAD DE POLICÍA.....	77
4.7	INSTITUCIONES DEL SISTEMA NACIONAL DE INTELIGENCIA DEL ESTADO.....	79
4.8	MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL:	80
4.9	OTROS ORGANISMOS	81
4.9.1	SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA –SAT-.....	81
4.9.2	INSTITUTO GUATEMALTECO DE MIGRACIÓN –IGM-.....	82
4.9.3	MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES –MINEX-	82
4.9.4	RESPONSABILIDADES DE LAS OTRAS ENTIDADES.....	83
5.	COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES.....	84
5.1	COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL -CONSAC-	84
5.2	COMITÉ DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO –CSA-.....	86
5.3	COMUNICACIÓN Y COOPERACIÓN CON OTROS ESTADOS	87
5.4	COMUNICACIÓN CON LA OACI.....	89
5.5	RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN	90
5.6	INFORMACIÓN DELICADA RELACIONADA CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	90

6.	PROTECCIÓN DE AEROPUERTOS, AERONAVES E INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.....	91
6.1	DESIGNACIÓN DE ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS	91
6.2	PROTECCIÓN DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS.....	92
6.3	MEDIDAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA	95
6.4	CONTROL DE ACCESO E INSPECCIÓN, REQUISITOS GENERALES	95
6.5	CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS	99
6.6	CONTROL DE ACCESO DE VEHÍCULOS	107
6.7	SEGURIDAD DE LAS AERONAVES	110
6.7.1	AVIACIÓN GENERAL.....	112
6.7.2	VUELOS DOMÉSTICOS	113
6.8	INSTALACIONES Y SERVICIOS INDISPENSABLES PARA LA NAVEGACIÓN Y DE OTRO TIPO.....	114
6.9	PROTECCIÓN DE LOS SISTEMAS CRÍTICOS Y DATOS CONTRA CIBERATAQUES	114
7.	CONTROL DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y OBJETOS QUE SE EMBARCAN	115
7.1	INSPECCIÓN DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO	115
7.2	PASAJEROS DE TRANSBORDO Y TRANSITO	119
7.3	PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN ESPECIALES	120
7.3.1	PERSONAL DIPLOMÁTICO	120
7.3.2	MIEMBROS DE LA REALEZA Y JEFES DE ESTADO	121
7.3.3	MATERIAL CLASIFICADO	121
7.3.4	EXENCIONES EN LA INSPECCIÓN.....	121
7.3.5	PASAJEROS CON IMPEDIMENTOS, MOVILIDAD REDUCIDA O QUE UTILICEN MARCAPASOS.....	121
7.3.6	BEBES Y NIÑOS PEQUEÑOS	121
7.3.7	MUJERES EMBARAZADAS.....	122
7.3.8	PERSONAS Y ARTÍCULOS RELIGIOSOS	122
7.3.9	CASOS NO CONTEMPLADOS	122
7.3.10	INSPECCIÓN EN PRIVADO.....	122
7.4	TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS.....	123
7.4.1	TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO EN LA CABINA DE PASAJEROS..	123
7.4.2	TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS DE FUEGO EN LUGARES INACCESIBLES DURANTE EL VUELO	125
7.5	PERSONAS BAJO CUSTODIA Y BAJO CONTROL ADMINISTRATIVO	126
7.5.1	REQUISITOS DE NOTIFICACIÓN	126

7.5.2	MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD	128
7.5.3	DERECHO DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES Y DEL PILOTO AL MANDO	130
7.6	EQUIPAJE DE BODEGA:.....	131
7.6.1	ACEPTACIÓN Y PROTECCIÓN	131
7.6.2	COTEJO DEL EQUIPAJE DE BODEGA CON LOS PASAJEROS.....	133
7.6.3	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA.....	135
7.6.4	INSPECCIONES SECUNDARIAS, ALEATORIAS E IMPREVISIBLES.....	136
7.6.5	EQUIPAJE DE BODEGA DE TRANSBORDO.....	137
7.7	CARGA AÉREA Y CORREO.....	137
7.7.1	INSPECCIÓN Y PROTECCIÓN	137
7.7.2	CARGA AEREA Y CORREO DE TRANSBORDO Y TRANSITO	141
7.7.3	TRANSPORTE DE VALORES.....	143
7.8	PROVISIONES Y SUMINISTROS.....	143
8.	EQUIPOS DE SEGURIDAD	145
8.1	ADQUISICIÓN.....	145
8.2	CALIBRACIÓN Y REGLAJES	146
8.3	UTILIZACIÓN Y MANTENIMIENTO.....	146
9.	PERSONAL	148
9.1	CRITERIOS DE SELECCIÓN	148
9.2	INSTRUCCIÓN.....	151
9.3	CERTIFICACIÓN.....	153
10.	GESTION DE LA RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA.....	156
10.1	GENERALIDADES	156
10.2	RESPONSABILIDADES.....	157
10.3	MEDIDAS INICIALES.....	158
10.4	REGISTRO DE AERONAVES EN CIRCUNSTANCIAS DE AMENAZAS GRAVES: ...	160
10.5	PUESTO AISLADO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES.....	160
10.6	MANDO	161
10.7	CONTROL.....	162
10.8	PROVISIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA	162

10.9	APOYO DE ESPECIALISTAS	163
10.10	MEDIOS DE COMUNICACIÓN	164
10.11	NOTIFICACIÓN.....	165
10.11.1	NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A LOS ESTADOS....	165
10.11.2	NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A LA OACI.....	165
11.	CONTROL DE CALIDAD.....	167
12.	AJUSTE DEL PROGRAMA Y PLANES DE CONTINGENCIA	169
12.1	GENERALIDADES	170
12.2	RESPONSABILIDADES.....	170
12.2.1	EVALUACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS.....	170
12.2.2	DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZA	170
12.2.3	RESPUESTA A LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS Y AJUSTE DEL PROGRAMA 171	
12.2.4	NIVELES DE AMENAZA.....	171
12.2.5	EXAMENES DE INCIDENTES	172
12.3	EJERCICIOS DE SEGURIDAD	173
13.	APENDICES:	175
APENDICE 01.	LISTA DE CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL RATIFICADOS POR GUATEMALA.....	177
APENDICE 02.	FORMULARIO DE REPORTE A LA OACI DE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA	178
APENDICE 03.	LISTA DE PERSONAS Y VEHICULOS EXENTAS DE INSPECCIÓN	181
APENDICE 04.	METODOLOGIA DE LA GESTIÓN DE EVALUACIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL PARA LAS OPERACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES.....	183
APENDICE 05.	ORGANIGRAMA DE LA AUTORIDAD COMPETENTE EN SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL DE GUATEMALA	192
APENDICE 06.	PLANTILLA MODELO PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL-PNCCSAC- .	193
APENDICE 07.	PLANTILLA MODELO PARA LA ELABORACIÓN DE la política o PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL -PNISAC-	195
APENDICE 08.	PROCEDIMIENTO DEL ESTADO PARA NOTIFICAR A LA OACI LA DESIGNACION DE LA AUTORIDAD COMPETENTE A NIVEL NACIONAL EN SEGURIDAD DE LA AVIACION.....	196
APENDICE 09.	PLANTILLA MODELO SOBRE ACUERDOS BILATERALES.....	197
APENDICE 10.	CONTRAMEDIDAS DE SEGURIDAD A NIVEL NACIONAL PARA CONTRARRESTAR AMENAZAS A LA AVIACION CIVIL SEGÚN EL NIVEL DE ALERTA	202
APENDICE 11.	REFERENCIA CRUZADA ENTRE LAS NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS (SARPs) DEL ANEXO 17 AL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CON EL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL....	218
APENDICE 12.	PROCEDIMIENTO PARA LA COORDINACION ENTRE LA OACI Y LA AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL, PARA LA NOTIFICACION Y PUBLICACION DE DIFERENCIAS.....	227
APENDICE 13.	PROCEDIMIENTO PARA DIFUNDIR NUEVA INTELIGENCIA O INFORMACIÓN SOBRE EL NIVEL DE AMENAZA A LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN CIVIL.....	234

APENDICE 14.	PROCEDIMIENTO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA PARA COMPARTIR INFORMACION SOBRE AMENAZAS QUE SE RELACIONE CON LOS INTERESES DE SEGURIDAD DE LA AVIACION DE OTROS ESTADOS.....	238
APENDICE 15.	PROCEDIMIENTO PARA APROBAR PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y DOCUMENTACION CONEXA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL CONFORME LOS REQUISITOS DEL PNSAC.....	242
APENDICE 16.	CARACTERISTICAS Y REQUISITOS DE LAS CREDENCIALES OFICIALES DE LOS INSPECTORES DE LA DGAC.....	254
APENDICE 17.	CIRCULARES Y DIRECTIVAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL	255
APENDICE 18.	MECANISMO DE DIFUSIÓN DE LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL A NIVEL NACIONAL, PROCEDIMIENTOS, MATERIAL GUÍA Y CRITERIOS DE DESEMPEÑO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.....	257
APENDICE 19.	AEROPUERTOS NACIONALES CON OPERACIONES DOMÉSTICAS.....	258
14.	REVISION Y ACEPTACION	260

I. RESOLUCIÓN

Ministerio de
Comunicaciones,
Infraestructura y
Vivienda

RES-DS-438-2024

EL DIRECTOR DELEGADO
DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CONSIDERANDO

Que de conformidad a lo preceptuado en el Artículo 6 del Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala que contiene la Ley de Aviación Civil, la Dirección General de Aeronáutica Civil es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la presente ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales.

CONSIDERANDO

Que con base en la literal a) del Artículo 7 del Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala Ley de Aviación Civil, es facultad de la Dirección General de Aeronáutica Civil "Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos".

CONSIDERANDO

Que la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, actualizó, revisó y aceptó la 9na. Edición 8va. Enmienda del "PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL -PNSAC-" de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mismo que fue enviado en Oficio No. ANSAC-SEC-093-2024/ar y posteriormente remitido a la Unidad de Planificación para su estructuración de conformidad con las disposiciones vigentes sobre la elaboración de manuales de esta Dirección General.

CONSIDERANDO

Que mediante Acuerdo Ministerial Número 797-2024 de fecha seis (06) de agosto de dos mil veinticuatro (2024), el Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, designó a la Licenciada Ingrid Azucena Zelaya Florián, con funciones de Subdirector Administrativo, para que en forma interina asuma las funciones de Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

CONSIDERANDO

Que mediante Resolución Número RES-DS-418-2024 de fecha veintiséis (26) de agosto 2024, la Directora General Interina de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Delegó al Licenciado José Manuel Morales Pineda, quien funge como Jefe del Departamento Financiero, para que en ausencia de la Directora General Interina de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en representación de la misma, cumpla las funciones específicas establecidas en la mencionada Resolución.

POR TANTO

Con fundamento en los considerandos, Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo No. 384-2001 del Presidente de la República de Guatemala, el Director Delegado:

RESUELVE:

- I. APROBAR la 9na. Edición 8va. Enmienda del "PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL -PNSAC-" de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- II. Se instruye a la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil a conforme las disposiciones del programa, coordinar con las instituciones y ministerios involucrados.
- III. Se instruye a la Unidad de Planificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil a realizar la entrega del Programa a la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- IV. Notifíquese y publíquese, para los efectos legales correspondientes.

Guatemala, 29 de agosto de 2024.

Director Delegado
Lic. José Manuel Morales Pineda
9a. avenida 14-75, zona 13, Guatemala
PBX: (502) 2321-5000

www.dgac.gob.gt Síguenos en: DGAC Guatemala

II. ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN:

- a. El contenido del presente documento, es aplicable a:
- 1) Las Administraciones de los Aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil de la República de Guatemala.
 - 2) Jefaturas de Seguridad de los Aeropuertos.
 - 3) Explotadores de aeronaves de la aviación civil comercial que operan en la República de Guatemala; nacionales y extranjeros.
 - 4) Proveedores de servicios de tránsito aéreo.
 - 5) Proveedores de servicios de seguridad privada.
 - 6) Proveedores de artículos para servicios en vuelo.
 - 7) Entidades autorizadas para la aplicación de inspección y de otros controles de seguridad a la carga y el correo y almacenamiento, incluidos los agentes acreditados y los expedidores reconocidos.
 - 8) Arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo.
 - 9) Personal de la DGAC que efectúen tareas de Seguridad de la Aviación Civil en la República de Guatemala.
 - 10) Personas físicas y jurídicas que realizan operaciones en los aeropuertos y en los aeródromos de la República de Guatemala y que participan en la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil.
 - 11) Personas físicas y jurídicas que, por la naturaleza de sus funciones, tengan responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil de acuerdo con el presente programa.
 - 12) Instituciones y organismos estatales con responsabilidades en seguridad de la aviación civil.
 - 13) Usuarios, pasajeros, tripulaciones y personal en tierra de los servicios de la aviación civil en la República de Guatemala.
- b. Todas las disposiciones contenidas en este programa corresponden a las políticas y normas generales de la República de Guatemala en materia de seguridad de la aviación con el objetivo de asegurar la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Por lo tanto, todas las personas físicas y jurídicas, así como instituciones del Estado con responsabilidades en seguridad de la aviación civil deberán observar y desarrollar sus actividades, así como establecer y aplicar las medidas de seguridad y acciones en cumplimiento al presente documento.

III. DISTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA:

- a. Este ejemplar es propiedad de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la República de Guatemala; por lo tanto, el presente programa no podrá copiarse, reproducirse, enmendarse, ni transferirse sin el consentimiento previo de la DGAC. Deberá mantenerse en un lugar accesible para rápida consulta de las personas autorizadas y debe promoverse su divulgación verbal y escrita entre el personal subordinado.
- b. El mecanismo de distribución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil -PNSAC- se realizará a través de la página web de la DGAC (<http://dgac.gob.gt/>). *(Para el efecto, véase el apéndice 18 del presente programa)*
- c. El documento será publicado en formato digital protegido, quedando liberada únicamente la opción de impresión.
- d. Las partes restringidas del PNSAC no serán publicadas en la página de la DGAC y su distribución será limitada por la DGAC a través de la ANSAC únicamente a las personas que tengan necesidad legítima de conocerla de acuerdo al principio de acceso selectivo y conforme las disposiciones de protección de la información delicada de seguridad de la aviación requeridas por el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. A las partes restringidas del presente programa se le consignará la leyenda "RESERVADO o CONFIDENCIAL".
- e. El uso indebido de presente programa podrá ser sancionado de conformidad con la ley.
- f. El invocar ignorancia o desconocimiento del presente programa no justifica su incumplimiento.

IV. LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS:

SECCIÓN	PÁGINA No.	Versión	FECHA
Caratula	1	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
Índice	2	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
Índice	3	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
Índice	4	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
Índice	5	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
Índice	6	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
Índice	7	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
I. Resolución	8	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
II. Alcance y Ámbito de Aplicación:	9	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
III. Distribución del Programa	10	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IV. Lista de Páginas Efectivas	11	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IV. Lista de Páginas Efectivas	12	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IV. Lista de Páginas Efectivas	13	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IV. Lista de Páginas Efectivas	14	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IV. Lista de Páginas Efectivas	15	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IV. Lista de Páginas Efectivas	16	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IV. Lista de Páginas Efectivas	17	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IV. Lista de Páginas Efectivas	18	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IV. Lista de Páginas Efectivas	19	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
V. Proceso y Registro de Revisiones y Enmiendas	20	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
V. Proceso y Registro de Revisiones y Enmiendas	21	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
VI. Siglas y Acrónimos	22	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
VI. Siglas y Acrónimos	23	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
VII. Introducción	24	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
VII. Introducción	25	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
VIII. Política y Organización de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC	26	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
VIII. Política y Organización de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC	27	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
IX. Revisión de la Política y Objetivos del –PNSAC	28	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024

1.Principios Generales y Objetivos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	29	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
1.Principios Generales y Objetivos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	30	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	31	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	32	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	33	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	34	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	35	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	36	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	37	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	38	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	39	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	40	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
2.Definiciones	41	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
3.Legislación	42	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
3.Legislación	43	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignacion de Responsabilidades	44	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	45	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	46	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	47	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	48	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	49	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	50	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	51	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	52	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	53	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	54	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	55	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	56	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	57	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	58	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4.Asignación de Responsabilidades	59	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024

4. Asignación de Responsabilidades	60	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	61	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	62	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	63	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	64	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	65	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	66	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	67	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	68	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	69	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	70	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	71	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	72	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	73	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	74	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	75	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	76	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	77	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	78	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	79	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	80	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	81	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	82	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
4. Asignación de Responsabilidades	83	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
5. Coordinación y Comunicaciones	84	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
5. Coordinación y Comunicaciones	85	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
5. Coordinación y Comunicaciones	86	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
5. Coordinación y Comunicaciones	87	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
5. Coordinación y Comunicaciones	88	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
5. Coordinación y Comunicaciones	89	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
5. Coordinación y Comunicaciones	90	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024

6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	91	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	92	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	93	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	94	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	95	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	96	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	97	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	98	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	99	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	100	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	101	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	102	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	103	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	104	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	105	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	106	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	107	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	108	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	109	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	110	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	111	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	112	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	113	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
6. Protección de Aeropuertos Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea	114	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024

7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	115	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	116	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	117	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	118	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	119	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	120	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	121	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	122	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	123	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	124	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	125	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	126	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	127	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	128	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	129	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	130	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	131	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	132	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	133	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	134	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	135	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	136	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	137	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	138	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024

7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	139	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	140	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	141	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	142	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	143	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
7.Control de Seguridad para las personas y Objetos que se embarcan	144	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
8. Equipos de Seguridad	145	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
8. Equipos de Seguridad	146	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
8. Equipos de Seguridad	147	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
9. Personal	148	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
9. Personal	149	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
9. Personal	150	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
9. Personal	151	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
9. Personal	152	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
9. Personal	153	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
9. Personal	154	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
9. Personal	155	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	156	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	157	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	158	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	159	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	160	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	161	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	162	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	163	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	164	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	165	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
10.Gestión de la Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	166	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
11.Control de Calidad	167	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
11.Control de Calidad	168	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024

12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	169	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	170	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	171	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	172	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	173	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
12.Ajuste del Programa y Planes de Contingencia	174	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	175	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	176	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	177	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	178	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	179	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	180	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	181	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	182	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	183	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	184	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	185	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	186	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	187	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	188	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	189	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	190	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	191	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	192	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	193	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	194	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	195	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	196	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	197	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	198	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	199	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	200	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024

13.Apéndices	201	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	202	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	203	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	204	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	205	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	206	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	207	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	208	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	209	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	210	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	211	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	212	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	213	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	214	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	215	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	216	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	217	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	218	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	219	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	220	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	221	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	222	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	223	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	224	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	225	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	226	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	227	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	228	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	229	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	230	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	231	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	232	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024

13.Apéndices	233	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	234	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	235	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	236	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	237	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	238	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	239	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	240	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	241	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	242	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	243	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	244	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	245	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	246	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	247	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	248	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	249	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	250	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	251	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	252	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	253	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	254	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	255	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	256	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	257	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	258	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
13.Apéndices	259	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
14.Revisión y Aceptación	260	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024
Contraportada	261	9na. Edición, 8va Enmienda	17/07/2024

V. PROCESO Y REGISTRO DE REVISIONES Y MODIFICACIONES:

- a. Las revisiones para enmiendas del presente programa las efectuará periódicamente la ANSAC a través del Departamento Nacional de Operaciones de Seguridad de la Aviación Civil -DNOSAC- cuando surjan cambios en la legislación internacional y nacional en materia de seguridad de la aviación civil; cuando ocurra un acto de interferencia ilícita en la República de Guatemala; cambios en la infraestructura aeronáutica o en las operaciones, para hacer frente a una amenaza nueva o emergente y cuando existan otros motivos pertinentes que lo ameriten.
- b. Después de haber efectuado la revisión, El DNOSAC remitirá la solicitud de la modificación a través de una enmienda o actualización a la ANSAC para su verificación, adjuntando la justificación y el fundamento de la modificación.
- c. Este programa no es un instrumento rígido, por lo cual todas las personas que tienen alcance al mismo pueden solicitar su revisión mediante oficio dirigido a la ANSAC justificando la necesidad de la modificación y la propuesta. La solicitud debe describir con precisión los títulos, subtítulos, secciones, subsecciones, incisos, numerales, párrafos palabras, texto, normas, procedimientos, apéndices u otra parte del PNSAC que se requiera que se modifiquen ya sea por enmienda o actualización.
- d. El DNOSAC revisará la solicitud de modificación al PNSAC y si la justificación se considera fundamentada, la trasladará a la ANSAC para su verificación, adjuntando el fundamento sobre la cual se hace necesaria la modificación.
- e. Como consecuencia de toda revisión, este programa podrá ser enmendado parcialmente o actualizado en su totalidad. Cuando se trate de una enmienda, se indicará el número de enmienda en la lista de páginas efectivas, en las páginas que sufrieron cambios, dichos cambios serán identificados trazando una línea vertical al margen de la hoja en el contenido enmendado. Cuando sea actualizado en su totalidad, se re editará todo el documento, y se indicará esta circunstancia en cada una de las páginas del documento y en la lista de páginas efectivas. Toda modificación se presentará ante la ANSAC para su autorización interna y será trasladada a la Unidad de Planificación de la DGAC para su estructuración y posteriormente el documento será elevado al Director General de la DGAC para su aprobación respectiva. Debido a la naturaleza flexible del presente programa, si se tratare de una modificación urgente, la ANSAC podrá emitir directivas de seguridad, enmendando aspectos específicos del PNSAC, las cuales podrán ser incorporadas con posterioridad mediante enmienda o actualización.
- f. Si las enmiendas fueren mayores al 50% del documento, se deberá realizar una actualización del presente programa. Toda anotación y modificación escrita a mano no están permitidas.
- g. El Director General de Aeronáutica Civil aprobará el presente programa y sus modificaciones mediante resolución adjunta y tendrá vigencia a partir de la fecha de su aprobación o en la fecha designada por el Director General de la DGAC.
- h. Se deberá mantener al día las revisiones colocando en la tabla adjunta a esta sección; el contenido que fue objeto de revisión, descripción del número de edición y/o enmienda realizada, fecha cuando se efectuó la revisión y el nombre del ente o persona que efectuó la misma.

Páginas revisadas	Descripción	Fecha	Revisado por
Re edición total	3era Edición. 2da. Enmienda	01/07/2012	GNSA
Re edición total	4ta. Edición. 3ra. Enmienda	01/04/2013	GNSA
Re edición total	5ta. Edición 4ta. Enmienda	02/01/2017	GNSA
Re edición total	6ta. Edición 5ta. Enmienda	07/09/2017	DNO-AVSEC
Re edición total	7ma. Edición 6ta. Enmienda	20/03/2018	DNO-AVSEC
Re edición total	8va. Edición 7ma. Enmienda.	11/08/2022	DNO-AVSEC
Actualización	9na. Edición. 8va. Enmienda	17/07/2024	DNOSAC

VI. SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ANSAC	Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.	DNCSAC	Departamento Nacional de Certificaciones de la Seguridad de la Aviación Civil
ACSA	Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica	DNERSAC	Departamento Nacional de Evaluación del Riesgo de Seguridad de la Aviación Civil
ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos	DNISAC	Departamento Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil
ATS	Servicios de tránsito aéreo (por sus siglas en inglés)	DNOSAC	Departamento Nacional de Operaciones de Seguridad de la Aviación Civil
AVSEC	Aviation Security / Seguridad de la Aviación. (por sus siglas en inglés)	DPI	Documento Personal de Identificación
CBT	Instrucción por computadora (por sus siglas en inglés)	ETD	Detector de trazas de explosivos (por sus siglas en inglés)
CCTV	Circuito cerrado de televisión (CTV)	FAL	Facilitación
CMT	Centro de Control de Crisis (por sus siglas en inglés)	GASEP	Plan Global de Seguridad de la Aviación (por sus siglas en inglés)
CONSAC	Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional (por sus siglas en inglés)
COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea	ICPO-INTERPOL	Organización Internacional de Policía Criminal
COE	Centro de Operaciones de Emergencia.	IED	Artefacto explosivo improvisado (por sus siglas en inglés)
COMAIL	Company Mail (Correo de la Compañía) (por sus siglas en inglés)	INGUAT	Instituto Guatemalteco de Turismo
COMAT	Company Material (Material de la Compañía) (por sus siglas en inglés)	JSA	Jefaturas de Seguridad de Aeropuertos
CSA	Comité de Seguridad de Aeropuerto	LAG	Líquidos, aerosoles y geles
CSD	Declaración de seguridad de la carga	MAGA/OIRSA	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación/Organización Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala.	MANPADS	Sistema de defensa aérea portátil (por sus siglas en inglés)
DNCCSAC	Departamento Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil	MICIVI	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

MINEX	Ministerio de Relaciones Exteriores	PSAUE	Programa de Seguridad de Arrendatarios de Área de Uso Exclusivo
MSPAS	Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social	PSA	Programa de Seguridad del Aeropuerto
MOU	Memorándum de entendimiento	PSAV	Programa de Seguridad de Proveedor de Artículos para Servicios en Vuelo.
MP	Ministerio Público	PES	Procedimientos de Estación Suplementario
NP	Normas y Procedimientos	PSEA	Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.	PSIC	Programa de Seguridad de Entidad Autorizada para Aplicar Inspección y Otros Controles de Seguridad a la Carga Aérea y el Correo
OJT	Instrucción en el puesto de trabajo (por sus siglas en inglés: On the Job Training)	PSKC	Programa de Seguridad del Expedidor Reconocido
ONU	Organización de las Naciones Unidas	PSRA	Programa de Seguridad del Agente Acreditado
OTP	Pieza de Ensayo Operacional	PSP	Programa de Seguridad de Proveedores de Servicios de Seguridad Privada.
PMT	Policía Municipal de Tránsito	PSTA	Programa de Seguridad de Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo.
PNC	Policía Nacional Civil. (Y sus divisiones dentro del aeropuerto)	SARP	Normas y métodos recomendados de los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. (OACI)
PNCCSAC	Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil	SAT	Superintendencia de Administración Tributaria
PNCSAC	Programa Nacional de Certificación de Seguridad de la Aviación Civil	SSeC	Preocupación Significativa de Seguridad
PNISAC	Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil.	SEI	Servicio de Extinción de Incendios
PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	TIA	Tarjeta de Identificación Aeroportuaria
PoC	Puntos de contacto de seguridad de la aviación	UPU	Unión Postal Universal
PP	Parte Pública	ZSR	Zona de Seguridad Restringida

VII. INTRODUCCIÓN:

- a. Hoy en día ante el incremento de atentados terroristas alrededor del mundo, los actos de interferencia ilícita constituyen una seria amenaza para la seguridad de la aviación; por ello es necesario establecer medidas rigurosas de seguridad que cumplan con los requerimientos a nivel internacional para proteger la vida e integridad de los pasajeros, tripulaciones, trabajadores y público en general, garantizando la integridad de las aeronaves, instalaciones y equipos.
- b. La seguridad de la aviación civil es una actividad y un servicio en permanente desarrollo y con múltiples retos; por ello, la aviación civil de la República de Guatemala requiere de cambios continuos para mantenerse vigente, cada día mejor y realizar sus operaciones con mayor calidad, eficiencia, eficacia y seguridad.
- c. Es importante mencionar que el presente programa fue elaborado atendiendo una de las principales finalidades del Plan Global de Seguridad de la Aviación –GASeP que es mejorar la eficiencia de la seguridad de la aviación, para lo cual se ha hecho un examen cauteloso de los requisitos, de la designación de responsabilidades y de los textos de orientación nacional para la implementación efectiva de las medidas de seguridad.
- d. El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –PNSAC-, fue elaborado tomando en cuenta que la seguridad de la aviación civil nacional e internacional para la República de Guatemala es un objetivo primordial, atendiendo a las diversas normas y métodos recomendados en el Anexo 17 “Seguridad de la Aviación”-Protección de la Aviación Civil Internacional Contra los Actos de Interferencia Ilícita- decimosegunda edición, enmienda 18, 2022, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional promulgado por la OACI; tomando en cuenta las instrucciones técnicas de la OACI descritas en el Manual de Seguridad de la Aviación -Documento 8973– Distribución limitada, decimotercera edición, 2022; los convenios internacionales ratificados por la República de Guatemala y; las leyes, reglamentos y demás normas complementarias a nivel nacional.
- e. El presente programa contiene normas, métodos, medidas, orientación técnica, guías y procedimientos de seguridad para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita dentro de la República de Guatemala, con el fin de garantizar la regularidad y eficiencia de los vuelos; por lo tanto, la DGAC, las instituciones del Estado, Las Administraciones Aeroportuarias, las Jefaturas de Seguridad de los Aeropuertos, los explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de seguridad privada, proveedores de artículos para servicios en vuelo, agentes acreditados, expedidores reconocidos, entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo, los proveedores de servicios de tránsito aéreo, arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo y otras entidades involucradas o que desarrollen actividades de seguridad de la aviación, son responsables de la implantación de los diversos aspectos contenidos en este programa.
- f. La 8va. Edición y 7ma. Enmienda del PNSAC contenía ya las incorporaciones del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil en su Decimosegunda edición y enmienda 18 en las cuales se le hicieron los siguientes ajustes al PNSAC, tales como: Ajustes en la organización de la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación, la ampliación de las responsabilidades de todos los entes que participan en la implementación del presente programa, ampliación de detalle sobre los requisitos para los permisos

aeroportuarios, controles de acceso de personas y vehículos, seguridad de los pasajeros y su equipaje de mano, equipaje de bodega, seguridad de las aeronaves y seguridad de la carga y el correo y otros artículos; además se incorporaron requisitos sobre ciberseguridad, información delicada de seguridad de la aviación, requisitos sobre la parte pública, requisitos sobre la implementación de métodos para detectar explosivos en las inspecciones del pasajero y su equipaje de mano, equipaje de bodega y personas que no son pasajeros y los artículos que transportan; así como nuevos requisitos sobre las medidas para responder a un acto de interferencia ilícita..

- g. En esta Edición se han realizado ajustes al PNSAC para hacerlo más comprensible e incorporar de una mejor manera los requisitos del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil, tomando en cuenta las recomendaciones del Informe – Misión de asistencia técnica en Seguridad de la Aviación para Guatemala entre la Oficina Regional NACC de OACI y COCESNA/ACSA de fecha 08 de mayo de 2024; por lo que se han ajustado las normas del PNSAC previas a la auditoría de seguridad de la aviación USAP CMA de la OACI a la República de Guatemala que se desarrollará en el mes de septiembre y octubre de 2024; esto con el fin de lograr satisfacer los requerimientos y los niveles de seguridad necesarios que garanticen el fiel cumplimiento a las normas del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- h. En esta edición del PNSAC se realizaron los siguientes ajustes: Mejoramiento del procedimiento de distribución del PNSAC, Registro de Revisiones y Modificaciones al PNSAC, Responsabilidad de los Explotadores de Aeronaves extranjeros en cuanto a la presentación de los procedimientos de estación suplementario, establecimiento del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Designación de las zonas de seguridad restringida, requisitos de inspección de personas que no son pasajeros y los artículos que transportan cuando ingresan a una zona de seguridad restringida, requisitos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano, requisitos en la definición de responsabilidades cuando los LEO transporten armas de fuego a bordo de aeronaves, requisitos de inspección del equipaje de bodega, definición de responsabilidades en las medidas de seguridad en la carga de transbordo, requisitos en las medidas de respuesta a actos de interferencia ilícita, cambios en la metodología de evaluación de riesgo; procedimientos de aprobación de programas de seguridad y documentación conexas y el mecanismo de difusión de información delicada de seguridad de aviación.

VIII. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA DGAC

- a. La DGAC por medio de la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil es la autoridad competente de la República de Guatemala en materia de seguridad de la Aviación Civil para elaborar normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y con la facultad para que pueda coordinar y asignar tareas con todos los operadores aeroportuarios, Jefaturas de Seguridad de Aeropuertos, explotadores de aeronaves, prestadores de servicios de seguridad privada, proveedores de artículos para servicios en vuelo, entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo; agentes acreditados, expedidores reconocidos, proveedores de servicios de tránsito aéreo, arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo, instituciones del Estado y demás entes con responsabilidades en este programa, con el fin de alcanzar el cumplimiento del objetivo primordial de la seguridad de la aviación civil y garantizar la regularidad y eficacia de los vuelos.
- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil por medio de la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil será la encargada de ejecutar las políticas y lineamientos generales en materia de seguridad de la aviación civil y se coordinarán las actividades a nivel interinstitucional a través del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y a través de éste poder contar con la información útil para realizar los ajustes necesarios al presente programa.
- c. En consecuencia a lo anteriormente descrito, la DGAC, en conjunto con todos los entes con responsabilidades definidas en el presente programa, deberán asumir el compromiso de cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones de este programa cuya finalidad sea la prevención de actos de interferencia ilícita que puedan atentar con la seguridad, la regularidad y eficiencia de los vuelos.
- d. Para poder cumplir eficazmente con todas las responsabilidades definidas en este programa, la República de Guatemala está organizada de la siguiente manera:
 - 1) **Primer Nivel. Autoridad ejecutiva y política:**
 - a) Presidencia de la República de Guatemala.
 - b) Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
 - c) Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.
 - d) Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - 2) **Segundo Nivel. Unidad Técnica y responsable en seguridad de la aviación civil:**
 - a) Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –ANSAC-
 - i. Departamento Nacional de Operaciones de Seguridad de la Aviación Civil –DNOSAC-
 - ii. Departamento Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil –DNCCSAC.

- iii. Departamento Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil. –DNISAC-
- iv. Departamento Nacional de Certificaciones de Seguridad de la Aviación Civil -DNCSAC-
- v. Departamento Nacional de Evaluación del Riesgo para la Seguridad de la Aviación Civil –DNER SAC-

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

IX. REVISIÓN DE LA POLÍTICA Y OBJETIVOS DEL PNSAC

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

- a. Se realiza una revisión por la parte de la ANSAC sobre el nivel de implementación o eficiencia de la Seguridad de la Aviación conforme a los requisitos del anexo 17 y al plan global para la seguridad de la aviación -GASeP-
- b. Existieran requerimientos y cambios en las SARP (Normas y métodos recomendados de los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). -OACI-.
- c. Existieran cambios en la tecnología e infraestructura aeronáutica.
- d. Sucede un acto de interferencia ilícita que requiera la revisión y cambios en el sistema de seguridad de la aviación civil de la República de Guatemala.

1. PRINCIPIOS GENERALES Y OBJETIVOS DEL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

- a. El sistema de seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala se encuentra establecido e implementado bajo los siguientes principios:
- 1) La República de Guatemala por medio de la DGAC tendrá como objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil. (OACI/ A-17/ N-2.1.1)
 - 2) La DGAC a través de la ANSAC, establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil, para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos, y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficacia de los vuelos. (OACI/A-17/N-3.1.1)
 - 3) La DGAC a través de la ANSAC es el ente encargado de elaborar normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos. (OACI/A-17/N-2.1.2)
 - 4) La DGAC se asegurará por medio de la ANSAC que las normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación contra los actos de interferencia ilícita:
 - a) Protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra y el público en general.
 - b) Permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad. (OACI/A-17/N-2.1.3)
 - 5) Se debe formular y ejecutar una política o programa nacional de instrucción de seguridad de la aviación civil -PNISAC-, para todo el personal que participa o es responsable de la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Esta política o programa de instrucción estará diseñada para garantizar la eficacia del PNSAC (OACI/A-17/N-3.4.1)
 - 6) Se debe elaborar, implantar y mantener actualizado un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil –PNCCSAC- para que en forma periódica se determine el cumplimiento de su programa nacional de seguridad de la aviación civil y se valide su efectividad. (OACI/A-17/N-3.5.1)
 - 7) Las normas de seguridad de aviación civil serán implementadas de acuerdo a la legislación nacional, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala, los convenios y tratados internacionales en materia de seguridad de la aviación civil ratificados por Guatemala, la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000 del Congreso de la República, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001 y demás normas complementarias.

- 8) La DGAC a través de la ANSAC debe asegurarse de que las medidas concebidas para salvaguardar contra actos de interferencia ilícita se apliquen, en la medida de lo posible, a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes. (OACI/A-17/N-2.2)
 - 9) Se debe evaluar constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en el territorio y espacio aéreo sobre la República de Guatemala, y debe establecerse y aplicar políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes del presente programa, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes. (OACI/A-17/N-3.1.3)
 - 10) La frecuencia de las evaluaciones de riesgo nacional en materia de seguridad de la aviación civil se llevarán a cabo de forma anual.
- b. El objetivo del presente programa es el siguiente:
- 1) Proporcionar normas, métodos y procedimientos para la protección de los pasajeros, tripulaciones, el personal en tierra, público en general, instalaciones aeroportuarias y aeronaves que prestan servicios a la aviación civil desde la República de Guatemala contra actos de interferencia ilícita. (OACI/ A-17/ N-2.1.1)
 - 2) Establecer los requisitos nacionales sobre seguridad de aviación civil para dar cumplimiento efectivo a las normas y en la medida de lo posible, las recomendaciones del anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y la legislación nacional referente a seguridad de la aviación civil, con la finalidad que todos los entes con responsabilidades en seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala implementen eficazmente dichos requisitos.
 - 3) Proporcionar métodos de cumplimiento de los requisitos nacionales de seguridad de la aviación mediante criterios, guías y orientación técnica, para todos los entes con responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil.

2. DEFINICIONES

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

- Apoderamiento ilícito de aeronaves;
- Destrucción de una aeronave en servicio;
- Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinados a fines criminales;
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; y
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Actuación Humana. Aptitudes y limitaciones humanas, que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

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

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

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

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

Aeropuerto. Aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves comerciales, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementos.

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

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

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

Análisis del comportamiento para fines de detección. En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas que comprenden el reconocimiento de características de comportamiento incluidos, aunque no exclusivamente, signos fisiológicos o gestos indicativos de un comportamiento anómalo, para identificar a las personas que pueden ser una amenaza para la aviación civil.

Área de clasificación de equipaje. Espacio en el que se separa el equipaje de salida para agruparlo con arreglo a los vuelos.

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

Área de uso Exclusivo. Es la porción de un aeropuerto otorgado en arrendamiento, concesión o en el que se haya transferido su administración por cualquier medio legal a una persona individual o jurídica; y por medio de la cual se haya establecido un acuerdo escrito con el operador del aeropuerto, en el que se establece la responsabilidad exclusiva del arrendatario, concesionario o administrador de aplicar medidas y controles de seguridad adecuados según lo establecido en su programa de seguridad, para prevenir accesos no autorizados hacia la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringida del aeropuerto a través de las áreas arrendadas, concesionados o transferidas.

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

Artículos para comodidad y entretenimiento. Todos los artículos que no sean suministros de restauración asociados a los servicios en vuelo para los pasajeros, p. ej., periódicos, revistas, auriculares, cintas audio y vídeo, almohadas, mantas y neceseres de confort.

Artículos para servicios en vuelo. Todo lo que se ha de llevar a bordo de una aeronave para uso, consumo o compra por los pasajeros o la tripulación durante el vuelo, que típicamente incluirá suministros de restauración y artículos de limpieza y para comodidad y entretenimiento.

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

Auditoría de seguridad. 1 Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

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

Aviación de negocios-corporativa. La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general.

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

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

Bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB). Bolsas especialmente diseñadas que deberían utilizarse únicamente para la venta de LAG en las tiendas del aeropuerto o a bordo de las aeronaves.

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

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

Carga o correo de alto riesgo. Carga o correo que, según la información de inteligencia específica, se considera que constituye una amenaza para la aviación civil o presenta anomalías o indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha.

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

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

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

Circular de Seguridad. Documento escrito, emitido y publicado por el Director General de la DGAC o del Administrador Nacional de Seguridad de la Aviación Civil con la finalidad de informar y divulgar información que se considere importante y necesaria para la seguridad de la aviación civil.

Contenedor de equipaje. Receptáculo en que se carga el equipaje para su transporte a bordo de una aeronave.

Control de estupefacientes. Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

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

Cultura de la Seguridad. Las normas, valores, actitudes y supuestos vinculados a la seguridad que son inherentes al funcionamiento cotidiano de una organización y que se reflejen en los actos y conductas de todas las entidades y el personal dentro de la organización.

Depósito de equipaje. Espacio en el que el equipaje facturado y de bodega se almacena hasta su transporte a las aeronaves, así como el espacio donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo.

Detección del Comportamiento. En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

Directiva de Seguridad. Documento escrito emitido por el Director General de la DGAC o del Administrador Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, con el objetivo de implementar medidas y procedimientos necesarios para la seguridad de la Aviación Civil y cuyo cumplimiento será obligatorio.

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

Documentos de los explotadores de aeronaves. Cartas de porte aéreo y notas de consignación, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y al centraje, para uso de los explotadores de aeronaves.

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

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

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

Entidad autorizada para aplicar inspección y otros controles de seguridad para la carga aérea y el correo. Entidad autorizada por la DGAC para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga aérea y el correo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Imprevisibilidad. La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

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

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

Nota.— Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 – Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones. Además, en el Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 – distribución limitada) figura una lista de artículos prohibidos que nunca deben transportarse en la cabina de una aeronave.

Inspección de seguridad. Examen con o sin previo aviso de la efectividad de la implementación de medidas específicas de seguridad de la aviación.

Inspección de seguridad de la aeronave. Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

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

Mercancías. Véase Carga.

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

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

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

Oficial de seguridad de a bordo. Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y del gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Operación de la Aviación General. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

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

Panel de servicio. Punto de acceso externo de la aeronave utilizado para proveer servicios a las aeronaves, tales como agua, lavabos, toma corrientes de tierra y otros compartimientos de servicio que tienen paneles externos desmontables.

Parte aeronáutica. Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte Pública. Las áreas de un aeropuerto, el terreno adyacente y los edificios o partes de los mismos que no son parte aeronáutica, identificada como tal por los Estados y las entidades pertinentes en sus programas de seguridad.

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

Pasajero perturbador. Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Presentación. El trámite de presentarse a un explotador de aeronaves para ser aceptado en determinado vuelo.

Principios Relativos a Factores Humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

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

Proveedores de Artículos para Servicios en Vuelo: Entidades subcontratadas por explotadores de aeronaves que proveen los artículos para servicios en vuelo.

Proveedores de Servicios en Tierra en Aeropuertos: Entidades autorizadas por la DGAC conforme a las leyes, reglamentos y regulaciones nacionales para realizar servicios terrestres como, por ejemplo: empresas de handling o de apoyo terrestre en rampa, abastecedoras de combustible y operadores de base fija -FBO-.

Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo: Es un servicio proporcionado por controladores situados en tierra, que guían a las aeronaves en los espacios aéreos controlados y ofrecen información y apoyo a los pilotos en los espacios aéreos no controlados. Su objetivo es proporcionar seguridad, orden y eficiencia al tránsito aéreo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

de vehículos. Algunas veces, los permisos se denominan tarjetas de identificación o pases de aeropuerto.

Suministros.

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

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

Suministros de restauración. Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y el equipo asociado, utilizados a bordo de una aeronave.

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

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

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

Trabajos Aéreos. Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados, tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

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

Vehículo de transferencia de pasajeros a la plataforma. Todo vehículo utilizado para transportar pasajeros entre las aeronaves y los edificios de pasajeros.

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

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

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

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

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

Zona 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.

Zona de tránsito directo. Zona especial que se establece en los aeropuertos internacionales, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su supervisión o control directos, en la que los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o trasbordo sin solicitar entrada al Estado.

Zona estéril. Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado. (También se conoce como Zona de seguridad restringida).

Zona sin restricciones. Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

3. LEGISLACIÓN:

3.1 CONVENIOS INTERNACIONALES

ENTIDAD	DOCUMENTO
OACI	Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Doc. 7300/8). Ratificado por Guatemala el 31 de marzo de 1947
OACI	Convenio sobre las infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Doc. 8364). Ratificado por Guatemala el 22 de octubre de 1970
OACI	Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc. 8920). Ratificado por Guatemala el 18 de abril de 1979
OACI	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc. 8966). Ratificado por Guatemala el 23 de agosto de 1978
OACI	Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional complementario del Convenio de Montreal firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Doc. 9518). Ratificado por Guatemala el 28 de julio 1994
OACI	Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Doc. 9571). Ratificado por Guatemala el 31 de julio de 1997
ONU	Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas, adoptada el 18 de abril 1961 en Viena, Ratificado por Guatemala, el 17 de septiembre de 1963.

3.2 LEGISLACIÓN NACIONAL:

ENTIDAD	DOCUMENTO
Asamblea Nacional Constituyente	Constitución Política de la República de Guatemala, 1985.
Congreso de la República de Guatemala	Ley de Aviación Civil. Decreto 93-2000
Congreso de la República	Ley Marco del Sistema Nacional de Seguridad. Decreto 18-2008
Presidencia de la República de Guatemala	Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Acuerdo Gubernativo 384-2001.

3.3 NORMATIVA RELACIONADA:

Marco de referencia legal que origina el presente programa:

a. **ANEXO 17 AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

Norma 3.1.1 “Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional de seguridad de la aviación civil por escrito, para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.”

b. **LEY DE AVIACIÓN CIVIL DE GUATEMALA, DECRETO 93-2000 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA.**

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

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

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

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

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

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

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

4. ASIGNACION DE RESPONSABILIDADES

4.1 DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- a. La DGAC de la República de Guatemala por medio de la ANSAC es la autoridad de seguridad de la aviación competente de la República de Guatemala, quien será el ente responsable de normar, verificar, ejecutar y certificar todo lo relacionado a la seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala.
- b. La DGAC a través su Director General aprobará por medio de resolución la emisión y enmiendas de los diferentes programas nacionales, regulaciones y manuales nacionales en materia de seguridad de la aviación civil. Asimismo, emitirá circulares y directivas de seguridad.
- c. La DGAC designará y notificará a la OACI que dentro de su administración, la ANSAC es la autoridad responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y PNCSAC. (OACI/ A-17/ 3.1.2)
- d. El procedimiento para realizar la notificación a la OACI sobre la designación de la autoridad de seguridad de la aviación competente está contenido en el apéndice 08 del presente programa.
- e. La DGAC asignará y proporcionará los recursos e instalaciones auxiliares necesarios para el cumplimiento de las funciones de la ANSAC y sus oficinas técnicas.
- f. La DGAC asegurará que se pongan a disposición los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil. (OACI/ A-17/ 3.1.8)
- g. La DGAC por medio de su Director delegará en su personal e Inspectores Nacionales AVSEC funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la función de vigilancia y determinar si cumplen con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esa delegación podrán ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave o las acciones que correspondan de conformidad con la Ley, reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.
- h. De conformidad con el artículo 6° numeral 8 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001, le corresponde a la DGAC organizar y dirigir su política interna, creando mecanismos que permitan mantener a sus funcionarios, inspectores nacionales en seguridad de la aviación civil y demás personal técnico en los puestos nombrados y velando por el mejoramiento de sus prestaciones y condiciones laborales para el fiel cumplimiento de las acciones y actividades aeronáuticas.
- i. La DGAC se asegurará que se hayan puesto a disposición los recursos adecuados para apoyar los planes de contingencia aeroportuarios; esto incluirá, pero sin limitar, la implementación de instalaciones de un centro de crisis adecuado, un área designada para la eliminación de explosivos o para el equipo de contención; así como un área designada para el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.

4.1.1 ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

- a. La DGAC por medio de la ANSAC ejercerá la autoridad en materia de seguridad de la aviación civil de la República de Guatemala. La responsabilidad principal de la ANSAC es elaborar y aplicar normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos. (OACI/ A-17/ 2.1.2)
- b. La ANSAC es responsable de asegurarse que las normas, métodos y procedimientos que elabore y aplique:
 - 1) Protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
 - 2) Permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad. (OACI/ A-17/ 2.1.2)
- c. La ANSAC tiene, además, las responsabilidades siguientes:
 - 1) Asegurarse a través de sus oficinas técnicas correspondientes de que se establezcan, apliquen y mantengan actualizados todos los programas, manuales y regulaciones nacionales de seguridad de aviación civil que requieran las normas internacionales en el anexo 17 del convenio sobre aviación civil, los convenios o acuerdos internacionales, la ley, reglamentos o disposiciones que emita la DGAC. De la misma manera debe proceder cuando surjan nuevas amenazas emergentes contra la aviación civil u otras circunstancias que hagan necesario realizar ajustes a la normativa y documentación nacional en seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala.
 - 2) Elaborar, analizar, emitir y revisar cuando corresponda: políticas y requisitos nacionales de seguridad de la aviación con arreglo a las disposiciones del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
 - 3) Elaborar, emitir y divulgar, cuando corresponda: normas, órdenes, circulares o directivas que requieran la aplicación inmediata de medidas de seguridad;
 - 4) Proporcionar vigilancia para la aplicación de políticas y requisitos de seguridad de la aviación.
 - 5) Someter a aprobación del Director General de la DGAC el PNSAC, PNCCSAC, PNISAC, PNCSAC y cualquier otra documentación nacional en materia de seguridad de la aviación civil, así como sus enmiendas.

- 6) Autorizar el PNSAC, PNCCSAC, el PNISAC y el PNCSAC.
- 7) Aprobar los PSA, los PSEA, los PSP, los PSAV, PSRA, PSKC, PSIC, PSAUE, PSTA y cualquier otro programa relacionado a seguridad de aviación civil, después de que se hayan satisfecho todos requisitos que requiere el presente programa; en este caso se deberá cumplir con el proceso de autorización establecido en el apéndice 15 del presente programa.
- 8) Asegurarse a través de sus oficinas técnicas correspondientes que todas las entidades que conforme el presente programa se les requiera, hayan establecido, implementado y mantengan actualizado su programa de seguridad respectivo.
- 9) Definir, asignar tareas y coordinar las actividades entre los diferentes entes y organismos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del presente programa. (OACI/A-17/N-3.1.6)
- 10) Poner al alcance de explotadores de aeropuertos y aeronaves, agentes acreditados, expedidores reconocidos, entidades autorizadas para la aplicación de inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo, proveedores de artículos para servicios en vuelo, proveedores de servicios de tránsito aéreo, proveedores de servicios de seguridad privada, arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo, y otros interesados, una versión por escrito de las partes pertinentes del presente programa y de la información, orientación técnica o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos nacionales. (OACI/A-17/N-3.1.9)
- 11) Ejercer a través de sus oficinas técnicas correspondientes la función de vigilancia al sistema de seguridad de la aviación civil y a los entes con responsabilidades o involucrados en la implantación del PNSAC, examinando continuamente si se cumple el presente programa y validando su eficacia.
- 12) Asegurarse que se encuentren disponibles los recursos humanos y financieros; así como instalaciones, equipo, vehículos, mobiliario, documentación y demás recursos necesarios para la ejecución de sus responsabilidades nacionales e internacionales. En este caso, la ANSAC realizará las gestiones correspondientes ante la DGAC para que se asignen y proporcionen dichos recursos.
- 13) Asegurarse de que se encuentren estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto de la República de Guatemala que preste servicios a la aviación civil (OACI/A-17/N-3.1.8). En este caso, las JSA son responsables de que los aeropuertos estén proveídos de infraestructura e instalaciones adecuadas para los servicios de seguridad, mobiliario, vehículos, equipo de telecomunicaciones,

equipo técnico apropiado para las inspecciones, equipo para la instrucción, instalaciones de un centro de crisis adecuado, un área designada para la eliminación de explosivos o para el equipo de contención y un área designada para el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.

- 14) Asegurarse que los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del presente programa, se integren en el diseño y construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos. (OACI/A-17/N 3.2.4)
- 15) Asesorar y participar activamente en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- 16) Ser un órgano asesor la DGAC firme acuerdos bilaterales o memorándums de entendimiento en asuntos de seguridad de la aviación civil.
- 17) Autorizar a través de sus oficinas técnicas correspondientes las certificaciones de todas las personas que realicen funciones de seguridad en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, en los niveles que se determine.
- 18) Aprobar y fiscalizar a través de sus oficinas técnicas correspondientes el sistema de permisos que las JSA establezcan e implementen para el control de acceso de personas y vehículos en los aeropuertos de la República de Guatemala.
- 19) Evaluar constantemente a través de sus oficinas técnicas correspondientes el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en el territorio y espacio aéreo de la República de Guatemala y establecer políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes del presente programa basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes. (OACI/A-17/N-3.1.3)
- 20) Mantener una estrecha relación con las instituciones de inteligencia del Estado, administraciones aeroportuarias, Jefaturas de Seguridad de Aeropuertos, explotadores de aeronaves, autoridades migratorias, Policía Nacional Civil, Superintendencia de Administración Tributaria, y otras empresas o instituciones que se consideren necesarias para obtener información que sustente las evaluaciones de riesgo realizadas.
- 21) Establecer y determinar con base en los resultados de las evaluaciones efectuadas por los organismos de seguridad e inteligencia del Estado, el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en el territorio y espacio aéreo de la República de Guatemala; así como las políticas y procedimientos para ajustar en

consecuencia los aspectos pertinentes del presente programa.
(OACI/A-17/N-3.1.3)

- 22) Proporcionar al CONSAC y compartir a las JSA, los análisis detallados de la amenaza, riesgos y vulnerabilidades que puedan afectar la seguridad de la aviación civil y sus operaciones en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
- 23) Utilizar por medio de sus oficinas técnicas correspondientes la información o inteligencia sobre el nivel de amenaza a las operaciones de aviación civil derivado de las evaluaciones periódicas de riesgo de seguridad de la aviación civil efectuadas por las instituciones de inteligencia y seguridad nacional del Estado, con miras a ajustar los elementos pertinentes de las medidas de seguridad establecidas en el presente programa.
- 24) Difundir por medio de sus oficinas técnicas correspondientes nueva información de inteligencia a los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala sobre el nivel de amenaza a las operaciones de aviación civil para ajustar los elementos pertinentes de las medidas de seguridad establecidas en el presente programa. El procedimiento de difusión se realizará de conformidad con el apéndice 13 del presente programa.
- 25) Establecer y poner en práctica a través de sus oficinas técnicas procedimientos para compartir con los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones. (OACI/A-17/N-3.1.5)
- 26) Asegurarse de que se implemente la metodología de la gestión del riesgo de conformidad con el apéndice número 04 del presente programa, para determinar la aplicación de medidas de seguridad a las operaciones de la aviación civil.
- 27) Recabar información necesaria de actos de interferencia ilícita suscitados dentro y fuera de la República de Guatemala y que pudieran afectar la seguridad de la aviación civil de la nación.
- 28) Informar a la OACI, cuando la República de Guatemala o sus aeronaves sean afectadas por un acto de interferencia ilícita; para el efecto, la ANSAC a través de sus oficinas técnicas correspondientes reevaluarán los controles y procedimientos de seguridad y, oportunamente, adoptarán las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles con el fin de evitar la repetición de los hechos.
- 29) Cumplir con las demás responsabilidades que este programa le asigne.

4.1.1.1 DEPARTAMENTO NACIONAL DE OPERACIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL –DNOSAC-

- a. Es la oficina técnica de la ANSAC encargada de la regulación y aprobación de las operaciones de seguridad de la aviación civil a nivel nacional y tiene a cargo a manera enunciativa las responsabilidades siguientes:
- 1) Elaborar y gestionar la agenda operativa de la ANSAC.
 - 2) Asesorar al Despacho de la ANSAC en todos los asuntos relacionados en seguridad de la aviación civil.
 - 3) Asistir a la ANSAC en todos los asuntos de regulación y aprobación en seguridad de la aviación civil.
 - 4) Presentar ante la ANSAC a fin de cada año un informe general de resultados y el proyecto de agenda para el año siguiente.
 - 5) Elaborar, revisar y mantener actualizado el PNSAC
 - 6) Revisar y someter a autorización ante la ANSAC el PNSAC y sus enmiendas, según corresponda, así como las regulaciones de seguridad de la aviación civil.
 - 7) Elaborar y divulgar guías, criterios de desempeño o procedimientos o medios alternativos suficientes para garantizar la aplicación eficiente, efectiva y coherente de las políticas y los requisitos establecidos en el presente programa.
 - 8) Dar trámite y revisar las solicitudes de aprobación, enmienda o actualización de los PSA, PSEA, PSTA, PSAUE, PSAV, PSP, PSRA, PSKC, PSIC y de cualquier otro programa de seguridad que de conformidad con el PNSAC requiera aprobación de la ANSAC.
 - 9) Dar trámite y revisar toda solicitud que requiera aprobación técnica de la ANSAC.
 - 10) Publicar y registrar las directivas, circulares, actas y minutas de disposiciones, reuniones y acuerdos promulgados por la ANSAC.
 - 11) Clasificar la información y documentación delicada de seguridad de la aviación civil.
 - 12) Realizar la difusión y distribución, así como compartir las partes pertinentes del PNSAC y demás información relacionada a todas aquellas personas que necesiten conocerla a través de los medios establecidos e idóneos.

- 13) Difundir el nivel o grado de amenaza actual para la aviación civil en la República de Guatemala por los medios idóneos.

4.1.1.2 DEPARTAMENTO NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL –DNCCSAC-

- a. Es la oficina técnica responsable de aplicar las medidas de control de calidad mediante técnicas y actividades de vigilancia empleadas para evaluar en forma periódica el sistema de seguridad de la aviación civil de la República de Guatemala y con facultades para requerir la corrección de las deficiencias detectadas, con la finalidad de verificar el cumplimiento y validar la efectividad del PNSAC.
- b. El alcance y competencia de las actividades de vigilancia de este Departamento se extiende a los operadores de aeropuertos, Jefaturas de Seguridad de Aeropuerto, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de seguridad privada,, proveedores de servicios para artículos en vuelo; arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo, agentes acreditados, expedidores reconocidos y entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo; así como a los proveedores de servicios de tránsito aéreo.
- c. Entre sus responsabilidades principales están las siguientes:
- 1) Elaborar, implantar y mantener actualizado el PNCCSAC para que en forma periódica se determine el cumplimiento del PNSAC y se valide su efectividad.
 - 2) Garantizar por medios de sus actividades de vigilancia el fiel cumplimiento del PNCCSAC.
 - 3) Realizar auditorías, pruebas, inspecciones e investigaciones de seguridad para que en forma periódica se verifique el cumplimiento del PNSAC y validar su efectividad; y de esa manera, procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.
 - 4) Determinar las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo realizadas por las autoridades competentes y el DNCCSAC.
 - 5) Asegurar que el PNCCSAC incluya los siguientes elementos:

- a) Independencia de quienes ejercen la supervisión respecto de quienes aplican las medidas previstas en el PNSAC;
 - b) Capacitación adecuada del personal que ejerce la supervisión;
 - c) Autoridad suficiente del personal que ejerce la supervisión para obtener toda la información necesaria para desarrollar esas tareas y ordenar medidas correctivas;
 - d) Un sistema confidencial de notificación que permita analizar la información de seguridad de la aviación proveniente de pasajeros, tripulación y personal en tierra; y
 - e) Un proceso para llevar registro de los resultados del PNCCSAC y analizarlos para contribuir al efectivo desarrollo y ejecución del PNSAC, lo que comprende individualizar las causas y los patrones de incumplimiento y verificar que se hayan aplicado medidas correctivas y que se mantengan.
- 6) Ejecutar de acuerdo con el plan anual, las actividades de vigilancia a todas las entidades mencionadas en la literal b. de este numeral.
 - 7) Disponer de personal administrativo y de inspectores nacionales AVSEC suficientes para cumplir con todas las responsabilidades que este programa y el PNCCSAC establezca.
 - 8) Asegurarse que el personal de inspectores nacionales AVSEC que realizan auditorías, pruebas, inspecciones e investigaciones de seguridad y demás actividades de vigilancia tengan la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas.
 - 9) Asegurarse que el personal de inspectores nacionales AVSEC que realizan auditorías, pruebas, investigaciones e inspecciones de seguridad y demás actividades de vigilancia, hayan sido debidamente seleccionados, instruidos, acreditados y certificados de conformidad con los requisitos que se describen en el presente programa y el -PNISAC-.
 - 10) Reevaluar los controles y procedimientos de seguridad cuando la República de Guatemala o sus aeronaves, sean afectados por un acto de interferencia ilícita y que, oportunamente, el Estado adopte las medidas necesarias

para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos.

- 11) Cerciorarse de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del PNSAC verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad.
- d. En el PNCCSAC están definidas las responsabilidades específicas del DNCCSAC.

4.1.1.3 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL –DNISAC-

- a. Es el ente responsable de supervisar que todo el personal de seguridad de la aviación civil y el que no es de seguridad, de todas las entidades pertinentes de conformidad con el presente programa haya sido instruido de conformidad con los requisitos y criterios del presente programa y del PNISAC.
- b. Entre las principales responsabilidades del DNISAC están las siguientes:
 - 1) Formular y ejecutar la política y mantener actualizado el PNISAC para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del presente programa, el cual estará diseñado para garantizar la eficacia de este programa.
 - 2) Garantizar el fiel cumplimiento del PNISAC y todo lo relativo a normas nacionales e internacionales en materia de instrucción en seguridad de la aviación civil.
 - 3) Asegurar que todos los programas de instrucción en seguridad de la aviación para el personal que desempeñe funciones en el marco del PNSAC comprendan la evaluación de las competencias que deban adquirirse y mantenerse en la instrucción inicial y de repaso.
 - 4) Asegurar que la instrucción de todo el personal de los entes con responsabilidades en instrucción en seguridad de la aviación civil se haya cumplido fielmente al PNISAC.
 - 5) Aprobar planes de cursos en seguridad de la aviación civil verificando que cumplan con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
 - 6) Participar en el proceso de revisión y aprobación de los programas de instrucción en materia de seguridad de la

aviación civil de los aeropuertos, explotadores de aeronaves y demás entes con responsabilidades en este programa. (Ver apéndice 15 del presente programa).

- 7) Asegurar que las personas que aplican controles de seguridad, posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- 8) Cerciorarse de que todo el personal que intervenga o sea responsable de la ejecución de los distintos aspectos del PNSAC, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida, hayan recibido instrucción inicial y recurrente de concientización en seguridad de la aviación.
- 9) Asegurarse que la instrucción en seguridad de la aviación civil sea impartida por instructores debidamente capacitados, cualificados y certificados.
- 10) Mantener actualizados los registros del personal instruido en materia de seguridad de la aviación civil en todas sus categorías y en todos los tipos de instrucción impartidos, tanto iniciales, periódicas o de otra naturaleza.
- 11) Asegurarse de contar con personal suficiente para cumplir con sus responsabilidades, incluidos los instructores nacionales AVSEC, los cuales deberán haber sido seleccionados, instruidos y certificados de conformidad con los requisitos que se describen en el presente programa, el -PNISAC- y el PNCSAC.

c. Las funciones y responsabilidades específicas del DNISAC se describen en el PNISAC.

4.1.1.4 DEPARTAMENTO NACIONAL DE CERTIFICACIONES DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL –DNCSAC-

- a. Es el ente encargado de desarrollar y validar el proceso de certificación, recertificación y retiro de las mismas conforme a las normas del presente programa y el PNCSAC.
- b. Sus principales responsabilidades son las siguientes:
 - 1) Preparar, implementar y mantener actualizado un Programa Nacional de Certificaciones de Seguridad de la Aviación Civil –PNCSAC-; este programa estará diseñado para asegurar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación de todo el personal que de conformidad con este programa requiera certificación.

- 2) Desarrollar los procesos de Certificación y recertificación a las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección conforme los requisitos del presente programa.
 - 3) Desarrollar los procesos de Certificación y recertificación a las personas que realizan actividades de vigilancia a nivel nacional (Inspectores Nacionales AVSEC) de conformidad con los requisitos del presente programa.
 - 4) Desarrollar Certificar y recertificar a las personas que impartan instrucción en seguridad de la aviación de conformidad con los requisitos del presente programa.
 - 5) Proceder con el retiro las certificaciones, cuando corresponda al personal descrito en los incisos 2), 3) y 4) anteriores.
 - 6) Asegurar la creación e implantación de un sistema de certificación de instructores que garantice que los instructores estén calificados en las disciplinas del caso en concordancia con el PNSAC y el PNISAC.
 - 7) Mantener un registro actualizado de todas las certificaciones y recertificaciones emitidas y retiradas de todas las categorías del personal.
 - 8) Gestionar la emisión de las credenciales oficiales de los inspectores de la DGAC.
- c. Cumplir con las demás responsabilidades descritas en el presente programa, el PNISAC y el PNCSAC.

4.1.1.5 DEPARTAMENTO NACIONAL DE EVALUACIÓN DEL RIESGO PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL –DNERSAC-

- a. Es el ente responsable de revisar constantemente la inteligencia y/o información pertinente al grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en el territorio y espacio aéreo de la República de Guatemala y tiene dentro de sus funciones principales las siguientes:
- 1) Participar activamente en la realización de evaluaciones del riesgo nacional de seguridad para las operaciones de la aviación civil implementando la metodología correspondiente.
 - 2) Participar en las actividades de su competencia coordinadas por las ANSAC con las instituciones de inteligencia del Estado, Administraciones Aeroportuarias, Jefaturas de Seguridad de Aeropuertos, explotadores de

aeronaves, autoridades migratorias, Policía Nacional Civil, Superintendencia de Administración Tributaria, y otras entidades o instituciones que se considere necesario para obtener información que sustente las evaluaciones de riesgo realizadas.

- 3) Recopilar, compilar y evaluar la información sobre amenazas pertinentes a la aviación civil; así como información necesaria para realizar las evaluaciones de riesgo en seguridad de la aviación civil.
- 4) Utilizar apropiadamente la información o inteligencia sobre el nivel de amenaza a las operaciones de aviación civil derivado de las evaluaciones periódicas de riesgo de seguridad de la aviación civil efectuadas por las instituciones del sistema de inteligencia del Estado, con miras a ajustar los elementos pertinentes de las medidas de seguridad establecidas en el presente programa.
- 5) Elaborar informes detallados de la amenaza, riesgos y vulnerabilidades que puedan afectar la seguridad de la aviación civil y sus operaciones en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala y mantener los registros actualizados correspondientes.
- 6) Mantener registros estadísticos e históricos sobre actos de interferencia ilícita ocurridos en la República de Guatemala.
- 7) Recabar información necesaria de actos de interferencia ilícita suscitados dentro y fuera de la República de Guatemala y que pudieran afectar la seguridad de la aviación civil de la nación y mantener registros estadísticos e históricos sobre los mismos.
- 8) Poner en práctica procedimientos para compartir con los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones. (OACI/A-17/N-3.1.5)
- 9) Las demás responsabilidades que asigne este programa.

4.1.2 JEFATURAS DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

4.1.2.1 GENERALIDADES

- a. La ANSAC se asegurará que, en cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil, haya una autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles de seguridad. (OACI A-17/N 3.2.2)
- b. La ANSAC requerirá que cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil establezca, aplique y mantenga actualizado un PSA apropiado para cumplir con los requisitos del presente programa. (OACI/A-17/N-3.2.1)
- c. Las Administraciones de Aeropuerto a través de las JSA son los entes que estarán a cargo de la seguridad de la aviación civil de cada aeropuerto de la República de Guatemala respectivamente y serán responsables de coordinar la aplicación de los controles de seguridad. (OACI A-17/N 3.2.2)
- d. El DNOSAC es el ente responsable de revisar el PSA para su establecimiento, enmienda o actualización y verificar que el mismo cumpla con los requisitos del presente programa.
- e. La ANSAC es el ente responsable de aprobar el establecimiento, enmienda o actualización del PSA.
- f. Los procedimientos de aprobación, enmienda y actualización de los PSA se encuentran establecidos en el apéndice 15 del presente programa.
- g. El DNCCSAC mantendrá vigilancia continua a las JSA con el objeto de verificar si se cumple con el presente programa y validar su eficacia.
- h. El DNOSAC deberá establecer, mantener y actualizar listas de verificación y/o listas de cumplimiento a las JSA para el proceso de revisión de los PSA con el objetivo de determinar si este cumple con los requisitos del presente programa.
- i. La ANSAC se asegurará que se establezca un comité de seguridad de aeropuerto en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, para ayudar a la autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles de seguridad de cada aeropuerto, según lo indicado en el PSA. (OACI/A-17/N-3.2.3)
- j. La ANSAC se asegurará que los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del presente programa, se hayan integrado en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos. (OACI/A-17/N-3.2.4)

4.1.2.2 RESPONSABILIDADES

- 1) La Administración del Aeropuerto designará a la persona encargada de la JSA responsable de la seguridad de aviación civil y de cumplir e implementar el PSA correspondiente y de la aplicación de las medidas de seguridad en el aeropuerto.
- 2) Establecer, aplicar y mantener actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria –PSA- apropiado para cumplir con los requisitos del presente programa. (OACI/A-17/N-3.2.1)
- 3) Elaborar, aplicar y mantener actualizados procedimientos aeroportuarios de seguridad para la implementación eficaz y eficiente de las medidas de seguridad establecidas en el PSA.
- 4) Revisar periódicamente los PSA, sus procedimientos y manuales de seguridad aeroportuarios y someter a aprobación de la ANSAC toda enmienda o actualización del PSA, previa la coordinación con todas las partes involucradas y el examen y respaldo por parte del -CSA- local. Los cambios al PSA se deberán efectuar cada vez que haya modificación en los requisitos nacionales que afecten las operaciones aeroportuarias; cambios en las operaciones, en los equipos de seguridad o tecnología; cuando ocurra un acto de interferencia ilícita en la República de Guatemala; cuando surja una amenaza nueva o emergente o cuando así lo requiera la ANSAC.
- 5) Proporcionar copias del PSA o sus partes pertinentes a todos los explotadores de aeronaves que operan desde el aeropuerto, así como a otras partes interesadas pertinentes a nivel del aeropuerto de acuerdo a la lista de distribución.
- 6) Aplicar las medidas, controles y procedimientos de seguridad en el Aeropuerto o Aeródromo de conformidad con las disposiciones del PSA.
- 7) Establecer e implementar medidas de seguridad para la parte pública de los aeropuertos; por ejemplo:
 - a) Medidas en el diseño e infraestructura
 - b) Medidas en la gestión de vehículos y control de velocidad
 - c) Control de la circulación del público en y a través de los edificios terminales
 - d) Actividades de vigilancia y disuasivas
- 8) Identificar los sistemas críticos de tecnología de la información y la comunicación y los datos críticos conexos utilizados para la aviación civil en el aeropuerto.
- 9) Elaborar y aplicar con base a una evaluación de riesgos, medidas apropiadas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y la comunicación y los datos críticos conexos

identificados y que son utilizados para las operaciones de aviación civil en el aeropuerto.

- 10) Elaborar un proceso de notificación de incidentes respecto a emergencias de ciberataques.
- 11) Asegurarse que se lleven a cabo verificaciones de antecedentes de las personas que apliquen controles de seguridad, las personas con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringida y personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información.
- 12) Asegurarse que las personas que aplican controles de seguridad hayan sido correctamente seleccionadas.
- 13) Asegurarse de que todo el personal de todas las entidades aeroportuarias que intervengan o sean responsables de la ejecución del presente programa, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida, reciban instrucción inicial y recurrente de concienciación en seguridad de la aviación civil. (OACI/A-17/N-3.4.6)
- 14) Asegurarse que se elabore y aplique un programa de instrucción a nivel aeropuerto para todas las categorías de personal que requieren instrucción en materia de seguridad de la aviación civil, que cumpla con los requerimientos del presente programa.
- 15) Asegurarse que el personal que aplica controles de seguridad posea todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC y que se mantengan actualizados los registros apropiados.
- 16) Asegurarse que se lleven a cabo los procesos de Instrucción en el Puesto de Trabajo -OJT- del personal de seguridad de la aviación civil que requieran certificación.
- 17) Asegurarse que el personal que lleva a cabo operaciones de inspección hayan sido objeto de certificación de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNCSAC.
- 18) Asegurarse que el personal que imparte instrucción en seguridad de la aviación civil se encuentre debidamente certificado de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNCSAC.
- 19) Asegurarse que se elabore y aplique un programa de control de calidad interno en materia de seguridad de la aviación civil para implementar medidas de vigilancia internas y verificar que se cumpla con el PSA correspondiente.

- 20) Establecer y convocar un Comité de Seguridad de Aeropuerto – CSA- conformado por todas las entidades involucradas en las actividades de seguridad de la aviación civil a nivel aeroportuario para coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, según lo indicado en el PSA. (OACI/A-17/N-3.2.3)
- 21) Organizar la agenda y registrar las sesiones del –CSA-.
- 22) Presidir y participar activamente en las sesiones del Comité de Seguridad de Aeropuerto -CSA-.
- 23) Elaborar, enmendar y mantener actualizados los planes de contingencia de aeropuerto y coordinar con las entidades, los órganos administrativos de gobierno, los organismos encargados de hacer cumplir la ley, las fuerzas armadas, los explotadores de aeronaves, y los arrendatarios/concesionarios y los proveedores de servicios de tránsito aéreo, para la preparación de los mismos; dar instrucciones al personal, instalar sistemas de comunicaciones e impartir instrucción a fin de responder a actos de interferencia ilícita que ocurran en la República de Guatemala y puedan afectar la seguridad de la aviación civil.
- 24) Adquirir, proveer y mantener, previa aprobación de la ANSAC, el equipo técnico de seguridad necesario que se requieran para las operaciones de seguridad de la aviación en las terminales aeroportuarias.
- 25) Gestionar y participar activamente en el proceso de diseño, construcción y mantenimiento de toda la infraestructura, obras y construcciones del aeropuerto para asegurarse que los requisitos de diseño arquitectónico y relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del PNSAC sean integrados en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en el aeropuerto.
- 26) Mantener actualizados los planos generales y de las edificaciones de los aeropuertos.
- 27) Brindar a los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil de la DGAC el libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos, de conformidad con el artículo 7 inciso g) del Decreto 93-2000 del Congreso de la Republica; quienes para el efecto deberán portar la credencial correspondiente. (ver apéndice 16 del presente programa) Esta disposición deberá ser colocada en el respectivo PSA.
- 28) Presentar informes y asistir en representación a las sesiones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –CONSAC- cuando sea requerido.
- 29) Constituirse como enlace de comunicación y coordinación entre explotadores de aeronaves a nivel de estación aeroportuaria,

proveedores de servicios en aeropuertos y organismos directamente involucrados en el apoyo de la gestión de seguridad de la aviación civil de los aeropuertos.

- 30) Asegurarse de que se encuentre instalada la información pertinente como carteles, avisos y rótulos, en los accesos, puntos de inspección, zonas de seguridad restringida, perímetro y otras áreas sensibles de aeropuertos y aeródromos para que los pasajeros, miembros de la tripulación y trabajadores en general estén enterados sobre las medidas locales de seguridad de aviación, así como de los artículos restringidos

4.1.3 PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

- a. Las responsabilidades de los proveedores de servicios de tránsito aéreo de conformidad con el presente programa son las siguientes:
- 1) Notificar lo antes posible a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados la llegada de una aeronave que haya salido de Guatemala y que esté siendo objeto de un acto de interferencia ilícita. (OACI-A-17/N-5.1.1)
 - 2) Recabar toda la información pertinente relativa al vuelo de una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita y transmitirla a todos los demás Estados interesados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave. (OACI-A-17/N-5.2.2)
 - 3) Prestar en todo caso, los servicios de tránsito aéreo y asistencia a una aeronave que sea objeto de apoderamiento ilícito incluyendo el permiso para poder aterrizar, en la medida que lo exijan las circunstancias. (OACI-A-17/N-5.2.3)
 - 4) Garantizar la continuidad, regularidad y seguridad de los servicios de tránsito aéreo, suministrados a los usuarios que utilizan el espacio aéreo de la República de Guatemala.
 - 5) Establecer y aplicar disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del presente programa. Para el efecto, deberán elaborar, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad de proveedor de servicios de tránsito aéreo PSTA; el cual deberá ser revisado por el DNOSAC y aprobado por la ANSAC. El DNOSAC establecerá y proporcionará a los interesados, listas de verificación y/o cartas de cumplimiento para la elaboración de este programa de seguridad. (OACI-A-17/N-3.6) *(Los procedimientos de aprobación, enmienda y actualización de los PSTA se encuentran establecidos en el apéndice 15 del presente programa)*
 - 6) Establecer e implementar medidas de seguridad física en sus instalaciones y servicios.

- 7) Asegurarse que todo su personal haya sido debidamente seleccionado bajo un proceso establecido y que se hayan verificado sus antecedentes.
- 8) Establecer e implementar medidas para proteger los sistemas de la tecnología de la información y las comunicaciones, incluyendo la protección contra ciberataques.
- 9) Asegurarse que el personal de seguridad y el que no es de seguridad cumpla con los requisitos de instrucción establecidos en el presente programa y en el PNISAC.
- 10) Planificación de contingencia para la seguridad de la gestión del tránsito aéreo.
- 11) Proveer a las instancias correspondientes, información pertinente en caso de emergencias, contingencias e incidentes relacionados con actos de interferencia ilícita.
- 12) Participar en el comité de seguridad de aeropuerto –CSA- o en el CONSAC cuando sean convocados.
- 13) Identificar sus sistemas críticos de tecnología de la información y la comunicación y los datos críticos conexos utilizados por el proveedor de servicios de tránsito aéreo.
- 14) Elaborar y aplicar con base a una evaluación de riesgos, medidas apropiadas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y la comunicación y los datos críticos conexos identificados y que son utilizados para las operaciones de aviación civil por parte del proveedor de servicios de tránsito aéreo.
- 15) Elaborar un proceso de notificación de incidentes respecto a emergencias de ciberataques.
- 16) Brindar a los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil de la DGAC el libre acceso a todas las personas, lugares, instalaciones y documentos, de conformidad con el artículo 7 inciso g) del Decreto 93-2000 del Congreso de la Republica; quienes para el efecto deberán portar la credencial correspondiente. (ver apéndice 16 del presente programa) Esta disposición deberá ser colocada en el respectivo PSA.
- 17) Las demás responsabilidades que este programa le asigne.

4.2 ARRENDATARIOS, CONCESIONARIOS O ADMINISTRADORES DE ÁREAS DE USO EXCLUSIVO:

- a. Todo arrendatario, concesionario o administrador de un área de uso exclusivo que se hace mención en esta sección y que tengan responsabilidades en materia de seguridad de la aviación deberán:
- 1) Estar autorizados por la DGAC para poder aplicar medidas de seguridad en un área de uso exclusivo, mediante acuerdo o carta de entendimiento suscrito con la Jefatura de Seguridad del Aeropuerto y avalado por el Director General de la DGAC.
 - 2) Elaborar, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad para arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo –PSAUE-, escrito en idioma español, que satisfaga los requerimientos del presente programa. Este programa deberá ser revisado por el DNOSAC y aprobado por la ANSAC. El DNOSAC establecerá y proporcionará a los interesados, listas de cumplimiento y/o listas de verificación para la elaboración de este programa de seguridad. *(Los procedimientos de aprobación, enmienda y actualización de los PSAUE se encuentran establecidos en el apéndice 15 del presente programa)*
 - 3) Colaborar y coordinar con las JSA respecto a la aplicación de las medidas de seguridad adecuadas en las áreas de uso exclusivo para prevenir cualquier acto de interferencia ilícita en las instalaciones aeroportuarias.
 - 4) Designar dentro de su administración un ente, oficina o persona responsable de la seguridad y del cumplimiento del programa de seguridad del arrendatario, concesionario o administrador del área de uso exclusivo.
 - 5) Implementar medidas de seguridad apropiadas en sus áreas de responsabilidad de conformidad con los requisitos del presente programa y de los PSA correspondientes.
 - 6) Disponer de instalaciones seguras y adecuadas para la aplicación de controles de seguridad para evitar que puedan ingresar personas y vehículos no autorizados a una parte aeronáutica o zona de seguridad restringida del aeropuerto, o que ingresen a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos, u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita.
 - 7) Asegurar que toda persona o vehículo que desde sus instalaciones establecidas como áreas de uso exclusivo ingresen a una zona de seguridad restringida de un aeropuerto, hayan sido objeto de inspección, así como los artículos que transportan.
 - 8) Proteger y controlar contra acceso no autorizado la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida de un aeropuerto desde las áreas bajo su responsabilidad.

- 9) Identificar internamente las zonas de seguridad de sus instalaciones con base a riesgos detectados.
- 10) Establecer e implementar un sistema de identificación de personas y vehículos que necesitan ingresar al área bajo su control.
- 11) Los instructores en seguridad de la aviación civil designados por los arrendatarios, concesionarios o administradores deben estar certificados por el DNCSAC.
- 12) Asegurarse que el personal responsable de la aplicación de las medidas y controles de seguridad hayan sido instruidos en seguridad de la aviación de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- 13) Asegurarse que el personal responsable de la aplicación de las medidas y controles de seguridad estén certificados por el DNCSAC de conformidad con los requerimientos del presente programa y del PNCSAC.
- 14) Asegurarse que todo su personal propio y sub contratado que aplica controles de seguridad o que tengan acceso a información delicada de seguridad hayan sido debidamente seleccionados y se le hayan verificado sus antecedentes antes de realizar labores.
- 15) Asegurarse que todo su personal propio y subcontratado que no sea de seguridad sea instruido en seguridad de la aviación de conformidad con los requisitos del PNISAC.
- 16) Asegurarse de establecer e implementar un programa de control de calidad de seguridad de la aviación interno para vigilar el cumplimiento de las actividades establecidas en su programa de seguridad.
- 17) Asegurarse de establecer e implementar un programa de instrucción en seguridad de la aviación civil de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- 18) Socializar a todo su personal y subcontratado, su PSAUE, el PNSAC y el PSA del aeropuerto en donde operen.
- 19) Concienciar a todo su personal y subcontratado en materia de seguridad de la aviación civil.
- 20) Clasificar, proteger, y difundir su documentación delicada de seguridad de la aviación mediante mecanismos apropiados para prevenir el acceso a personas no autorizadas.
- 21) Mantener sus locales, instalaciones, mobiliario, equipos, productos, suministros y demás bienes mediante mecanismos propios de seguridad.
- 22) Participar en los Comités de Seguridad de Aeropuerto -CSA- cuando sean convocados.

- 23) Deberá brindar a los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil de la DGAC, el libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos, de conformidad con el artículo 7 inciso g) del Decreto 93-2000 del Congreso de la Republica; quienes para el efecto deberán portar la credencial correspondiente. (ver apéndice 16 del presente programa). Esta disposición deberá ser colocada en el respectivo programa de seguridad.
- 24) En lo que corresponda, los arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo también tendrán las responsabilidades asignadas a las JSA.
- 25) Cumplir con las demás responsabilidades que le asigna este programa.

4.3 EXPLOTADORES DE AERONAVES

4.3.1 GENERALIDADES

- a. De acuerdo a la norma 2.4.1 del anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la República de Guatemala, puede solicitar a otros Estados que se apliquen medidas de seguridad adicionales, con respecto a uno o varios vuelos específicos, operados por los explotadores de esos otros Estados.
- b. Todos los explotadores de aeronaves extranjeros que soliciten un certificado de explotación para ingresar al territorio de la República de Guatemala, deberán cumplir con las normas del anexo 17 y cualquier documentación nacional en materia de seguridad de aviación; en el caso que el Estado de bandera de ese explotador se encuentre en la página segura de la OACI con uno o varios SSeCs, la República de Guatemala podrá requerir una inspección secundaria de seguridad desde los vuelos que salgan de ese Estado hacia Guatemala. Si al explotador extranjero ya se le ha otorgado un certificado de explotación, se le podrá requerir que implemente inspecciones secundarias de seguridad descritas anteriormente.
- c. La ANSAC garantizará que los explotadores de transporte aéreo comercial guatemaltecos hayan establecido, apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad para explotadores de aeronaves – PSEA-, por escrito, en idioma español que cumpla con los requisitos del presente programa. (OACI/A-17/N-3.3.1).
- d. La ANSAC exigirá a los explotadores extranjeros de transporte aéreo comercial que exploten servicios hacia y desde la República de Guatemala, a que establezcan, apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad por escrito de estación, en idioma español, que cumplan los requisitos del presente programa; o bien, el explotador de aeronaves extranjero puede optar por establecer, mantener e implementar Procedimientos de Estación Suplementario en Guatemala que cumplan con el presente programa. (OACI/A-17/N-3.3.2).

- e. Si el explotador de aeronaves decide optar por establecer, mantener e implementar procedimientos de estación suplementario, deberá acreditar que posee un PSEA vigente aprobado en su Estado de Bandera, presentado la carta de aprobación correspondiente a la ANSAC para su aceptación. Los procedimientos de estación suplementario deberán ser aprobados por la ANSAC para su implementación.
- f. Los procedimientos de aprobación, enmienda y actualización de los PSEA y Procedimientos de Estación Suplementario se encuentran establecidos en el apéndice 15 del presente programa.
- g. El DNOSAC es el ente responsable de revisar el PSEA y los Procedimientos de Estación Suplementario para su establecimiento, enmienda o actualización y verificar que el mismo cumpla con los requisitos del presente programa.
- h. La ANSAC es el ente responsable de aprobar el establecimiento, enmienda o actualización del PSEA y los Procedimientos de Estación Suplementario.
- i. El DNCCSAC mantendrá vigilancia continua a los explotadores de aeronaves con el objeto de verificar si se cumple con el presente programa y validar su eficacia.
- j. El DNOSAC deberá establecer, mantener y actualizar listas de verificación y/o listas de cumplimiento al alcance de los explotadores de aeronaves para el proceso de revisión de los PSEA con el objetivo de determinar si este cumple con los requisitos del presente programa.
- k. La ANSAC podrá establecer y mantener actualizado un programa de seguridad del explotador estandarizado -PSEA Estandarizado- para los explotadores de aeronaves o los Procedimientos de Estación Suplementario Estandarizados. Para este caso, se aplicarán los siguientes principios:
 - a) El explotador de aeronaves como caso excepcional podrá adoptar el -PSEA Estandarizado- con la autorización de la ANSAC.
 - b) La ANSAC mediante directiva de seguridad establecerá los casos, lineamientos y condiciones en los que los explotadores de aeronaves podrán acogerse a esta opción.
 - c) El PSEA Estandarizado no podrá ser adoptado por los explotadores de aeronaves nacionales.
- l. Todos los explotadores de transporte aéreo comercial nacional o extranjero que proporcionen servicios desde la República de Guatemala, deberán estar autorizados por la DGAC para operar conforme a las leyes y reglamentos nacionales.

4.3.2 RESPONSABILIDADES:

- a. Los explotadores de aeronaves nacionales deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves, -PSEA- por escrito, en idioma español que cumpla con los requisitos del presente programa.
- b. Los explotadores de aeronaves extranjeros del transporte aéreo comercial que exploten servicios hacia y desde la República de Guatemala deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de estación de Explotador de Aeronaves, por escrito, en idioma español, que cumplan los requisitos del presente programa; o bien, el explotador de aeronaves extranjero puede decidir adoptar procedimientos de Estación Suplementario que cumplan con el presente programa.
- c. Todos los explotadores de aeronaves del transporte aéreo comercial deberán cumplir con lo siguiente:
 - 1) Designarán dentro de su administración a un ente, jefe, gerente o persona encargada de seguridad en la República de Guatemala, responsable del cumplimiento de todos los aspectos contemplados en su PSEA.
 - 2) Establecer, implementar y mantener actualizadas las medidas y procedimientos de seguridad que les corresponde respecto a la seguridad de sus aeronaves conforme los criterios descritos en el presente programa.
 - 3) Establecer, implementar y mantener actualizadas las medidas y procedimientos sobre la seguridad de los pasajeros y su equipaje de mano conforme los criterios descritos en el presente programa.
 - 4) Establecer, implementar y mantener actualizadas las medidas y procedimientos de seguridad sobre el cotejo de pasajeros con su equipaje acompañado; así como las medidas de seguridad de aceptación, inspección, protección y transporte del equipaje acompañado y no acompañado conforme los criterios establecidos en el presente programa.
 - 5) Establecer, implementar y mantener actualizadas las medidas y procedimientos de seguridad respecto a la aplicación de controles de seguridad e inspección del aprovisionamiento de a bordo, los suministros, piezas de repuesto y correo de la empresa que deban ser transportados en sus vuelos del transporte aéreo comercial conforme los criterios que se encuentran descritos en el presente programa.
 - 6) Establecer, implementar y mantener actualizadas las medidas y procedimientos de seguridad de la carga y correo que sean transportados en sus vuelos del transporte aéreo comercial conforme los criterios que se encuentran descritos en el presente programa.

- 7) Proteger la carga y correo seguro o inspeccionado durante la cadena de suministro segura conforme los criterios descritos en el presente programa.
- 8) Se asegurarán de no transportar carga y correo en un vuelo del transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la DGAC 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 DGAC no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.
- 9) Establecer, implementar y mantener actualizadas las medidas y procedimientos de seguridad para la carga y correo de transbordo que sea transportada en una aeronave del transporte aéreo comercial conforme a los criterios establecidos en el presente programa.
- 10) Serán los responsables directos de la custodia de los pasajeros que no sean admisibles por la autoridad migratoria de la República de Guatemala; así como también de transportarlos de regreso al lugar de origen.
- 11) Establecer, implementar y mantener actualizadas las medidas y procedimientos de seguridad para los pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- 12) Establecer, implementar y mantener actualizadas medidas y procedimientos de seguridad para informar a los pilotos al mando de aeronaves en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- 13) Establecer, implementar y mantener actualizadas medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- 14) Establecer, implementar y mantener actualizadas medidas de seguridad para el transporte autorizado de armas de fuego a bordo de una aeronave del transporte aéreo comercial.
- 15) Establecer, implementar y mantener actualizadas medidas de seguridad para el transporte de pasajeros o personal armado a bordo de una aeronave del transporte aéreo comercial.
- 16) Establecerán medidas y procedimientos de seguridad para que se informe al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.

- 17) Asegurarse que todo su personal y el de sus prestadores de servicios que tengan acceso a una zona de seguridad restringido, que apliquen controles de seguridad, o que tengan acceso a información delicada a seguridad de la aviación, haya sido seleccionado basado en un proceso establecido y se hayan verificado sus antecedentes antes de su contratación.
- 18) Establecer, implementar y mantener actualizado un programa de Instrucción de seguridad de la aviación civil para su personal y miembros de la tripulación pertinentes a la implementación de las medidas, técnicas y procedimientos de seguridad preventivos, correspondiente a los pasajeros, equipajes, carga y correo, equipos tecnológicos, repuestos y suministros, de conformidad con lo establecido en el PNISAC.
- 19) Asegurarse que todo su personal o subcontratado que desarrollen funciones de seguridad de la aviación por medios manuales y/o técnicos, hayan sido instruidos en seguridad de la aviación, de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- 20) Asegurarse que los instructores que imparten instrucción en seguridad de la aviación civil a su personal y a sus prestadores de servicios estén certificados por el DNCSAC.
- 21) Asegurarse que todo su personal y el subcontratado que desarrollen funciones de seguridad de la aviación por medios manuales y/o técnicos, se encuentren debidamente certificados por el DNCSAC.
- 22) Asegurarse que todo su personal y el de sus prestadores de servicios que no sea de seguridad haya sido instruido en la materia de conformidad con los requisitos del PNISAC.

Establecer, implementar y mantener un programa interno de control de calidad de seguridad de la aviación para vigilar el cumplimiento de los requisitos de su PSEA.
- 23) Socializar o asegurarse que se haya socializado entre su personal y el de sus prestadores de servicios el presente programa, el Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- donde operen y su Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves –PSEA-.
- 24) Concienciar a todo su personal en materia de seguridad de la aviación civil, así como proporcionar apoyo a las JSA para evitar cualquier intento de acto de interferencia ilícita.
- 25) Elaborar planes de contingencia para sus operaciones del transporte aéreo comercial.

- 26) Mantener sus locales, instalaciones, mobiliario, equipo, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- 27) Clasificar, proteger, y difundir su documentación delicada de seguridad de la aviación mediante mecanismos apropiados para evitar el acceso a personas no autorizadas.
- 28) Identificar los sistemas críticos de tecnología de la información y la comunicación y los datos críticos conexos utilizados para la aviación civil por parte del explotador de aeronaves.
- 29) Elaborar y aplicar con base a una evaluación de riesgos, medidas apropiadas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y la comunicación y los datos críticos conexos identificados y que son utilizados para las operaciones de aviación civil por el explotador de aeronaves.
- 30) Elaborar un proceso de notificación de incidentes respecto a emergencias de ciberataques.
- 31) Participar en el Comité de Seguridad de Aeropuerto -CSA- local cuando sean convocados.
- 32) Brindar a los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil de la DGAC, el libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos, de conformidad con el artículo 7 inciso g) del Decreto 93-2000 del Congreso de la Republica; quienes para el efecto deberán portar la credencial correspondiente. (ver apéndice 16 del presente programa). Esta disposición deberá ser colocada en el respectivo PSEA.
- 33) Solicitar a la ANSAC, la autorización para aplicar inspección o la utilización de equipos de seguridad para inspección.
- 34) Cumplir con las demás responsabilidades que les asigna el presente programa.

4.4 PROVEEDORES DE ARTICULOS PARA SERVICIOS EN VUELO Y PROVEEDORES DE SERVICIOS DE SEGURIDAD PRIVADA:

4.4.1 GENERALIDADES

- a. El DNOSAC es el ente responsable de revisar el PSAV y el PSP para su establecimiento o enmienda y verificar que el mismo cumpla con los requisitos del presente programa.
- b. La ANSAC es el ente responsable de autorizar el establecimiento y enmiendas del PSAV y el PSP.
- c. El DNCCSAC mantendrá vigilancia continua a proveedores de artículos para servicios en vuelo y a los proveedores de servicios de seguridad

privada con el objeto de verificar si se cumple con el presente programa y validar su eficacia.

- d. El DNOSAC deberá establecer, mantener y actualizar listas de verificación o listas de cumplimiento a los proveedores de artículos para servicios en vuelo y a los proveedores de servicios de seguridad privada para el proceso de revisión de los PSAV y los PSP con el objetivo de determinar si cumplen con los requisitos del presente programa.
- e. Los procedimientos de aprobación, enmienda y actualización de los PSAV y PSP se encuentran establecidos en el apéndice 15 del presente programa.

4.4.1.1 PROVEEDORES DE ARTÍCULOS PARA SERVICIOS EN VUELO

- a. Elaborarán, aplicarán y mantendrán actualizado un Programa de Seguridad de Proveedores de Artículos para Servicios en Vuelo –PSAV- por escrito, en idioma español, que satisfaga los requisitos del presente programa y el cual será revisado por el DNOSAC y aprobado por la ANSAC.
- b. Se asegurarán de estar debidamente autorizados o designados por la DGAC para aplicar controles de seguridad e inspección a los artículos para servicios en vuelo.
- c. Designarán dentro de su administración a un ente, jefe, gerente o persona encargada de la seguridad, responsable del cumplimiento de todos los aspectos contemplados en su PSAV.
- d. Deberán cumplir con los requisitos establecidos en su PSAV, los cuales deben estar en concordancia con las normas del presente programa y del PSA del aeropuerto donde operen.
- e. Se asegurarán que los instructores que impartan instrucción en seguridad de la aviación a su personal o subcontratado para la seguridad de los artículos de vuelo, estén certificados por la ANSAC.
- f. Se asegurarán que todo su personal al que se le haya otorgado acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida, al personal que aplique controles de seguridad y a los que tengan acceso a información delicada de seguridad de la aviación, haya sido seleccionado con base a un proceso establecido y que se le hayan verificado sus antecedentes antes de su contratación.
- g. Implementarán las medidas de seguridad descritas en su programa de seguridad, las cuales deberán aplicarse de acuerdo a los requisitos del presente programa; entre tales medidas deberán figurar, entre otras cosas, lo siguiente:

- 1) Seguridad de las instalaciones y locales, incluidos los requisitos de acceso.
 - 2) Controles de seguridad para los artículos de servicios en vuelo.
 - 3) Preparación y transporte de artículos para servicios en vuelo a las aeronaves.
- h. Se asegurarán que todo su personal que no sea de seguridad sea instruido en seguridad de la aviación de conformidad con los requisitos del PNISAC.
 - i. Se asegurarán que todo su personal de seguridad haya sido seleccionado basado en un proceso establecido e instruido apropiadamente para ejecutar labores de seguridad. Los requisitos de instrucción deben estar en concordancia con lo estipulado en el numeral 9 del presente programa y en el PNISAC.
 - j. Deberán socializar entre su personal, el presente programa, su PSAV y el Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- donde opere.
 - k. Mantendrán sus locales, instalaciones, mobiliario, equipo, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
 - l. Clasificarán, protegerán y difundirán su información delicada de seguridad conforme mecanismos establecidos para evitar el acceso a personas no autorizadas.
 - m. Participarán en el Comité de Seguridad de Aeropuerto –CSA- local cuando sean convocados.
 - n. Brindarán a los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil de la DGAC, el libre acceso a todas las personas, lugares, instalaciones y documentos, de conformidad con el artículo 7 inciso g) del Decreto 93-2000 del Congreso de la República; quienes para el efecto deberán portar la credencial correspondiente. *(ver apéndice 16 del presente programa)*. Esta disposición deberá ser colocada en el respectivo PSAV.
 - o. Establecerán un programa de Instrucción de seguridad de la aviación para la implementación de las medidas, técnicas y procedimientos de seguridad conforme a los requerimientos del presente programa y del PNISAC.
 - p. Se asegurarán de implementar un programa interno de control de calidad de seguridad de la aviación para vigilar el cumplimiento de los requisitos establecidos en su PSAV.

- q. Elaborarán un plan de contingencia de seguridad de la aviación para poder responder a una emergencia de seguridad conforme a los requerimientos del presente programa y los criterios del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.
- r. Cumplirán con las demás responsabilidades que le asigna el presente programa.

4.4.1.2 PROVEEDORES DE SERVICIOS DE SEGURIDAD PRIVADA

- a. Elaborarán, aplicarán y mantendrán actualizado un Programa de Seguridad de Proveedores de Servicios de Seguridad Privada –PSP- por escrito, en idioma español, que satisfaga los requerimientos del presente programa y el cual será revisado por el DNOSAC y aprobado por la ANSAC. Este documento debe ser elaborado con base a los requisitos establecidos por el DNOSAC.
- b. Designarán dentro de su administración a un ente, jefe, gerente o persona encargada de la seguridad, responsable del cumplimiento de todos los aspectos contemplados en su PSP.
- c. Deberán cumplir con los requisitos establecidos en su PSP, los cuales deben estar en concordancia con las normas del presente programa y del PSA del aeropuerto donde operen.
- d. Los instructores en seguridad de la aviación civil de los proveedores de servicios de seguridad privada deberán estar certificados por la ANSAC.
- e. Se asegurará que todo su personal que tenga acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida; que aplique controles de seguridad, o que tenga acceso a información delicada de seguridad de la aviación, haya sido seleccionado bajo un proceso establecido y se hayan verificado sus antecedentes antes de su contratación.
- f. Establecer e implementar un programa de Instrucción para su personal de conformidad con lo establecido en el presente programa y el PNISAC.
- g. Se asegurará que el personal pertinente que no sea de seguridad y que tenga acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida, o tenga acceso a información delicada de seguridad de la aviación sea instruido en seguridad de la aviación de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- h. Se asegurarán que todo su personal de seguridad de la aviación haya sido debidamente seleccionado, instruido y certificado para ejecutar labores de seguridad. Estos requisitos están

contemplados en el numeral 9 del presente programa y en el PNISAC.

- i. Se asegurarán de implementar un programa interno de control de calidad de seguridad de la aviación para vigilar el cumplimiento de los requisitos establecidos en su PSP.
- j. Deberán socializar entre su personal, el presente programa, su Programa de Seguridad –PSP- y el Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- donde opere.
- k. Clasificarán, protegerán, y difundirán su documentación delicada de seguridad de la aviación mediante mecanismos apropiados para evitar el acceso a personas no autorizadas.
- l. Mantendrán sus locales, instalaciones, mobiliario, equipo, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- m. Deberán participar en el Comité de Seguridad de Aeropuerto local cuando sean convocados.
- n. Brindarán a los Inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil de la DGAC, el libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos, de conformidad con el artículo 7 inciso g) del Decreto 93-2000 del Congreso de la Republica; quienes para el efecto deberán portar la credencial correspondiente. (ver apéndice 16 del presente programa). Esta disposición deberá ser colocada en el respectivo programa de seguridad.
- o. Cumplir con las demás responsabilidades que le asigna el presente programa.

4.5 AGENTES ACREDITADOS, EXPEDIDORES RECONOCIDOS Y ENTIDADES AUTORIZADAS PARA APLICAR INSPECCIÓN Y OTROS CONTROLES DE SEGURIDAD A LA CARGA AÉREA Y EL CORREO.

- a. Todos los agentes acreditados, expedidores reconocidos y cualquier entidad que aplique inspección y otros controles de seguridad a la carga aérea y el correo deberán estar autorizados por la DGAC, y de acuerdo con el presente programa tendrán las responsabilidades siguientes:
 - 1) Elaborar, implementar y mantener actualizado un Programa de Seguridad por escrito, en idioma español, que satisfaga los requerimientos del presente programa, el cual debe ser revisado por el DNOSAC y aprobado por la ANSAC. Este documento debe ser elaborado con base a los requisitos establecidos por el DNOSAC quienes para el efecto mantendrán disponibles listas de verificación o listas de cumplimiento.
 - 2) Los programas serán denominados de la siguiente forma:

- a) PSRA- Programa de Seguridad del Agente Acreditado
 - b) PSKC- Programa de Seguridad del Expedidor Reconocido
 - c) PSIC-Programa de Seguridad de Entidad Autorizada para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo.
- 3) Designar dentro de su administración un ente, gerente, jefe o persona encargada de la seguridad, responsable del cumplimiento del programa de seguridad del agente acreditado.
 - 4) Implementar las medidas de seguridad descritas en su programa de seguridad, las cuales deberán aplicarse de acuerdo a los requisitos del presente programa; entre tales medidas deberán figurar, entre otras cosas, lo siguiente:
 - a) Seguridad de las instalaciones
 - b) Seguridad de la parte pública
 - c) Medidas de seguridad física y control de acceso de personas y vehículos
 - d) Controles de seguridad para la carga aérea y el correo
 - e) Almacenamiento y transporte de la carga aérea y el correo seguros
 - f) Otras medidas que requiera el presente programa
 - 5) Proporcionar instalaciones seguras para la aceptación, la aplicación de controles de seguridad e inspección de la carga, el almacenamiento de envíos de carga aérea que han pasado los controles de seguridad y, cuando corresponda, el transporte por tierra.
 - 6) Deberán proteger los accesos desde sus instalaciones hacia la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida del aeropuerto donde operen. Esta responsabilidad deberá estar convenida mediante acuerdo con el operador del aeropuerto correspondiente.
 - 7) Asegurar que toda persona o vehículo que desde sus instalaciones ingresen a una zona de seguridad restringida del aeropuerto, hayan sido objeto de inspección, así como los artículos que transportan. Esta responsabilidad deberá estar convenida mediante acuerdo con el operador del aeropuerto correspondiente.
 - 8) Establecer e implementar un sistema de permisos de acceso de personas y vehículos para sus instalaciones.
 - 9) Designar las zonas de seguridad de sus instalaciones en base a riesgos detectados y controlar su acceso conforme la determinación de cada zona.
 - 10) Establecer y aplicar un proceso de la cadena de suministro segura para las operaciones de seguridad de la carga y el correo.

- 11) Elaborar, implementar y disponer de un formato de estatus de la carga ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura.
- 12) Los instructores en seguridad de la aviación civil designados por los entes descritos en esta sección deben estar certificados por la ANSAC a través del DNCSAC.
- 13) Aplicar las medidas y controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección cuando corresponda, a toda la carga y correo, antes de que sea abordada en una aeronave.
- 14) Aplicar medidas de almacenamiento y transporte de la carga y el correo seguros.
- 15) Aplicar medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para disminuir adecuadamente las amenazas conexas.
- 16) Establecer e implementar un sistema para identificar carga y correo ya inspeccionado, que permita confirmar y demostrar que se ha aplicado la inspección u otros controles de seguridad a la carga y correo, garantizando que la carga es segura para abordarla en una aeronave. La carga y el correo acerca de los cuales no se pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.
- 17) Asegurar que la carga y el correo que haya sido objeto de confirmación y demostración dispongan de un estatus de seguridad que los acompaña, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura.
- 18) Asegurar que todo el personal tenga acceso a las zonas críticas de las sus instalaciones, o que tenga acceso a información delicada de seguridad de la aviación civil haya sido debidamente seleccionado, y se le hayan verificado sus antecedentes antes de otorgarle acceso a sus instalaciones o antes de su contratación.
- 19) Establecer e implementar un programa de Instrucción para su personal de conformidad con lo establecido en el presente programa y el PNISAC.
- 20) Asegurarse que todo el personal que no sea de seguridad sea instruido en la materia de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- 21) Asegurarse que todo el personal de seguridad, incluyendo el personal que aplica los controles de seguridad e inspección a la carga y el correo, haya sido debidamente seleccionado, instruido y certificado de conformidad con los requisitos del presente programa, el PNISAC y el PNCSAC, respectivamente.
- 22) Asegurarse de implementar un programa interno de control de calidad de seguridad de la aviación para vigilar el cumplimiento de las actividades establecidas en su programa de seguridad.

- 23) Socializar entre su personal su programa de seguridad, el PNSAC, y el PSA donde opere.
- 24) Identificar sus sistemas críticos de tecnología de la información y la comunicación y los datos críticos conexos utilizados para la aviación civil de la entidad correspondiente.
- 25) Elaborar y aplicar con base a una evaluación de riesgos, medidas apropiadas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y la comunicación y los datos críticos conexos identificados y que son utilizados para las operaciones de aviación civil de la entidad correspondiente.
- 26) Elaborar un proceso de notificación de incidentes respecto a emergencias de ciberataques.
- 27) Clasificar, proteger y difundir su información delicada de seguridad conforme mecanismos establecidos para evitar el acceso a personas no autorizadas.
- 28) Mantener sus locales, instalaciones, mobiliario, equipo, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- 29) Participar en el Comité de Seguridad de Aeropuerto -CSA- cuando sean convocados.
- 30) Brindar a los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil de la DGAC, el libre acceso a todas las personas, lugares, instalaciones y documentos de conformidad con el artículo 7 inciso g) del Decreto 93-2000 del Congreso de la Republica; quienes para el efecto deberán portar la credencial correspondiente. (ver apéndice 16 del presente programa). Esta disposición deberá ser insertada en el respectivo programa de seguridad.
- 31) Cumplir con las demás responsabilidades que le asigna este programa.

4.6 MINISTERIO DE GOBERNACIÓN

- a. De acuerdo a la Ley, al Ministerio de Gobernación le corresponde formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público, la seguridad de las personas y de sus bienes, así como conducir los cuerpos de seguridad pública del Gobierno; por tal motivo, sus responsabilidades de acuerdo al presente programa son los siguientes:
 - 1) Prestar apoyo a la DGAC, a la ANSAC y a las autoridades a nivel aeroportuario en materia de seguridad de la aviación de acuerdo a sus funciones específicas.
 - 2) Mantener una estrecha relación con la DGAC, ANSAC y autoridades aeroportuarias con el fin de satisfacer las necesidades de seguridad de la aviación civil del Estado para la prevención, mitigación y respuesta de actos de interferencia ilícita en la República de Guatemala.

- 3) A través de sus dependencias correspondientes, evaluar en conjunto con la DGAC por medio de la ANSAC la amenaza para la aviación civil y brindar la información de inteligencia recabada a la ANSAC sobre dicha amenaza.
- 4) Formar parte en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- 5) Otras funciones en materia de seguridad de seguridad de la aviación civil que de acuerdo a las leyes, reglamentos y el presente programa se establezcan.

4.6.1 AUTORIDAD DE POLICÍA

- a. Esta función la ejerce la Policía Nacional Civil, como institución bajo la autoridad del Ministerio de Gobernación, encargada de proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito preservando el orden y la seguridad pública. Esta institución de acuerdo al presente programa tiene las responsabilidades siguientes:
 - 1) Apoyo en las actividades de patrullaje y vigilancia de los aeropuertos y edificios de las terminales aéreas, incluyendo la parte pública con el fin de disuadir, prevenir y/o detectar intrusiones, ataques y posibles actos ilícitos en instalaciones aeroportuarias y sus alrededores.
 - 2) Apoyo en las actividades de patrullaje y vigilancia en el perímetro, accesos, zonas públicas, instalaciones y edificios de las terminales aéreas en situaciones de acrecentamiento de la amenaza, con el fin de prevenir o mitigar las consecuencias de un acto de interferencia ilícita.
 - 3) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen a fin de determinar si algunos de ellos pueden constituirse en una amenaza para la aviación civil.
 - 4) Formar parte de los planes de contingencia del aeropuerto en conjunto con las fuerzas armadas militares y otras instituciones de seguridad nacional para responder y controlar actos de apoderamiento ilícito, sabotaje, bombas u otras amenazas, ataques en tierra y desorden civil.
 - 5) Provisión de respuesta especializada, que incluye entre otras cosas: comandos antiterroristas, intervención armada, negociación para la liberación de rehenes, búsqueda y eliminación de artefactos explosivos.
 - 6) Provisión de respuesta armada rápida ante incidentes graves en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
 - 7) Asegurar que su personal de policía con responsabilidades en seguridad de la aviación civil o que estén asignados a los aeropuertos o aeródromos de la República de Guatemala estén instruidos en forma especializada en materia de seguridad de la aviación civil.

- 8) Tienen la facultad de revisar personas, pertenencias, equipajes, vehículos, instalaciones aeroportuarias y aeronaves, respetando para ello las disposiciones legales para el efecto.
- 9) Realizar inspección y/o revisión de los pasajeros, equipajes y aeronaves de la aviación general, respetando para ello las disposiciones legales para el efecto.
- 10) Conocer, cumplir y respetar las normas de seguridad de aviación civil y de seguridad operacional de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala conforme a las regulaciones y programas de seguridad de la DGAC.
- 11) Apoyar a las JSA en materia de Seguridad de la aviación civil en los siguientes casos:
 - a) Pasajeros perturbadores, insubordinados y pasajeros que viajen bajo coacción
 - b) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
 - c) Destrucción de una aeronave en servicio.
 - d) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
 - e) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
 - f) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales.
 - g) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
 - h) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
 - i) Cualquier otro acto que ponga en riesgo la seguridad de la aviación civil.
- 12) Proceder conforme a la ley ante actos delictivos que resulten de las inspecciones realizadas a los pasajeros, empleados del aeropuerto, equipaje de mano, equipaje de bodega, carga aérea y correo; así como otros artículos.
- 13) Participar en la elaboración de los planes de contingencia, ejercicios, y prestar todo el apoyo correspondiente para la respuesta a un acto de interferencia ilícita.
- 14) En los aeropuertos o aeródromos deberán mantener sus instalaciones, equipo, armamento, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.

- 15) Formar parte en los Comités de Seguridad de Aeropuerto. –CSA-

4.7 INSTITUCIONES DEL SISTEMA NACIONAL DE INTELIGENCIA DEL ESTADO

- a. El Sistema Nacional de Inteligencia del Estado es el conjunto de instituciones, procedimientos y normas que abordan con carácter preventivo, las amenazas y riesgos a la seguridad de la nación, mediante la necesaria coordinación de las funciones de inteligencia estratégica, civil, militar, así como cada una de ellas en su ámbito de actuación.
- 1) Las instituciones que conforman este sistema son:
- a) Secretaría de Inteligencia Estratégica del Estado, quien la coordina.
 - b) Dirección General de Inteligencia Civil –DIGICI- del Ministerio de Gobernación.
 - c) Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional del Ministerio de la Defensa Nacional.
- b. Las responsabilidades de estas instituciones en materia de seguridad de la aviación civil son las siguientes:
- 1) Realizar en forma periódica en conjunto con la DGAC a través de la ANSAC las evaluaciones de riesgo de seguridad de la aviación civil que de conformidad con el presente programa deban ser realizadas conforme los requisitos del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
 - 2) Producir inteligencia y conducir la contrainteligencia, trasladándola a las respectivas autoridades superiores, de conformidad con las atribuciones asignadas por las leyes respectivas y demás disposiciones pertinentes.
 - 3) Integrar y proporcionar la inteligencia de Estado en materia de seguridad de la aviación civil que sirva de base para la elaboración y ejecución de la Política Nacional de Seguridad y la Agenda Estratégica de Seguridad.
 - 4) La inclusión de la seguridad de la aviación civil en la preparación y formulación de la Agenda Nacional de Riesgos y Amenazas.
 - 5) Contemplar la evaluación de amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación civil en el territorio y espacio aéreo de la República de Guatemala en la elaboración del Plan Nacional de Inteligencia.
 - 6) Seguimiento y evaluación permanente de la Agenda Nacional de Riesgos y Amenazas y del Plan Nacional de Inteligencia en el ámbito de la seguridad de la aviación civil.
 - 7) Orientar la cooperación y el esfuerzo interinstitucional de inteligencia y contrainteligencia con las entidades involucradas en la seguridad de la aviación civil.

- 8) Realizar un informe periódico al CONSAC sobre la situación de amenazas, vulnerabilidades y riesgos del Estado en materia de seguridad de la aviación civil.
- 9) Orientar y coordinar la búsqueda de información estratégica, relacionada con la situación nacional e internacional en el ámbito de la seguridad de la aviación civil.
- 10) Trasladar información a la DGAC a través de la ANSAC sobre inteligencia y resultados de seguimiento y evaluación de riesgos y amenazas a la seguridad de la aviación civil en el territorio nacional y su espacio aéreo para la elaboración y aplicación de políticas nacionales en materia de seguridad de la aviación civil.

4.8 MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL:

- a. Al Ministerio de la Defensa Nacional le corresponde formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico relativo a la defensa de la soberanía y de la integridad del territorio nacional y a través de sus instituciones, órganos y dependencias correspondientes prestará apoyo a la seguridad de la aviación civil; por lo que de acuerdo al presente programa tiene las responsabilidades siguientes:
 - 1) Controlar y proteger los accesos hacia la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringida que existan en sus instalaciones o bases militares ubicadas en un aeropuerto que presta servicios a la aviación civil de la República de Guatemala.
 - 2) Apoyar directamente a la –PNC- o al aeropuerto con intervención de especialistas, en caso de un acto de interferencia ilícita para liberación de rehenes, la unidad de comando especiales contra terrorismo, búsqueda y eliminación de artefactos explosivos, intervención armada, negociación de rehenes, intérpretes, patrullaje conjunto, entre otros.
 - 3) Brindar apoyo a los aeropuertos o la DGAC cuando se requiera mayor seguridad a las personas, las aeronaves, instalaciones, accesos y servicios del aeropuerto.
 - 4) Evaluar la amenaza para la aviación civil en el territorio nacional y su espacio aéreo y brindar la información de inteligencia recabada a la ANSAC sobre dicha amenaza.
 - 5) En los aeropuertos o aeródromos deberán mantener sus instalaciones, equipo, mobiliario y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
 - 6) Participar en la elaboración de los planes de contingencia, ejercicios, y prestar todo el apoyo correspondiente para la respuesta a un acto de interferencia ilícita.
 - 7) Formar parte en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
 - 8) Formar parte de los Comités de Seguridad de Aeropuerto.

4.9 OTROS ORGANISMOS

- a. Entre los entes gubernamentales o no gubernamentales que tienen o podrían tener responsabilidades o participación en seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala podemos describir los siguientes:
- 1) Superintendencia de Administración Tributaria –SAT-
 - 2) Instituto Guatemalteco de Migración –IGM-
 - 3) Ministerio de Relaciones Exteriores –MINEX-
 - 4) Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS-
 - 5) Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación y la Organización Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (MAGA/OIRSA)
 - 6) Municipalidades de Guatemala
 - 7) Instituto Guatemalteco de Turismo –INGUAT-
 - 8) Instituciones de Correo Nacional y privadas
 - 9) Otras entidades no contempladas

4.9.1 SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA –SAT–.

- a. La SAT debe prestar el apoyo correspondiente en seguridad de la aviación civil a solicitud de la DGAC, ANSAC y de las autoridades aeroportuarias de acuerdo a sus funciones específicas.
- b. La SAT es responsable de informar a las autoridades aeroportuarias sobre los incidentes suscitados en los puntos de aduana que puedan afectar la seguridad del aeropuerto o de las aeronaves.
- c. La SAT se asegurará que su personal conozca, cumpla y respete las normas de seguridad de aviación civil de los aeropuertos o aeródromos de la República de Guatemala conforme al presente programa y los programas de seguridad aeroportuarios.
- d. Participar a requerimiento de la DGAC o de las autoridades aeroportuarias en la elaboración de los planes de contingencia, ejercicios, y prestar todo el apoyo correspondiente para la respuesta a un acto de interferencia ilícita.
- e. En los aeropuertos o aeródromos deberán mantener sus instalaciones, locales, mobiliario, equipo, información y documentación protegidos mediante mecanismos propios de seguridad.
- f. Participar en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil cuando sean convocados
- g. Formar parte y participar activamente en los Comités de Seguridad de Aeropuerto local.

4.9.2 INSTITUTO GUATEMALTECO DE MIGRACIÓN –IGM-

- a. El -IGM- debe prestar el apoyo correspondiente en seguridad de la aviación civil a solicitud de la DGAC, ANSAC y de las autoridades aeroportuarias de acuerdo a sus funciones específicas.
- b. El -IGM- se asegurará que su personal conozca, cumpla y respete las normas de seguridad de aviación civil de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala conforme al presente programa y los programas de seguridad aeroportuarios.
- c. Deberá informar inmediatamente a las autoridades aeroportuarias y al explotador de aeronaves cuando detecten pasajeros no admisibles.
- d. En los aeropuertos o aeródromos deberán mantener sus instalaciones, documentación, mobiliario y equipo protegido mediante mecanismos propios de seguridad.
- e. Participar en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil cuando sean convocados.
- f. Formar parte y participar activamente en el Comité de Seguridad de Aeropuerto local.

4.9.3 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES –MINEX-

- a. El -MINEX- de acuerdo a sus funciones y competencias específicas debe prestar el apoyo correspondiente y realizar las coordinaciones necesarias con la DGAC para la implementación de las medidas de seguridad de la aviación civil.
- b. Apoyar a la DGAC-ANSAC para servir de canal oficial con organizaciones internacionales y otros Estados en todos los asuntos pertinentes a suscripción de convenios, tratados y acuerdos internacionales, memorándum de entendimiento (MoU) con otros Estados; así como en actividades de cooperación internacional entre la República de Guatemala con otros Estados u organismos internacionales en relación a la seguridad de la aviación civil cuando de acuerdo a las competencias correspondientes no las pueda realizar la DGAC.
- c. Asegurar que su personal que labora en los aeropuertos o aeródromos de la República de Guatemala, conozca, cumpla y respete las normas de seguridad de aviación civil conforme las normas del presente programa y de los programas de seguridad de los aeropuertos.
- d. Se asegurarán que sus instalaciones, oficinas, documentación, mobiliario y equipo que se encuentren en un aeropuerto estén protegidas mediante mecanismos propios de seguridad.
- e. Formar parte y participar activamente en el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- f. Formar parte y participar activamente en los Comités de Seguridad de Aeropuerto.

- g. Cumplir con las demás responsabilidades contempladas en el presente programa.

4.9.4 RESPONSABILIDADES DE LAS OTRAS ENTIDADES

- a. Toda entidad gubernamental o privada que se le asignen responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil de acuerdo a disposiciones de gobierno, deberán cumplir, sin perjuicio de otras responsabilidades que adquieran mediante acuerdos y las relacionadas con sus funciones específicas, las siguientes:
- 1) Prestar el apoyo correspondiente en seguridad de la aviación civil a solicitud de la DGAC, ANSAC y de las autoridades aeroportuarias de acuerdo a sus funciones específicas.
 - 2) Conocer, cumplir y respetar las normas de seguridad de aviación civil de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala conforme a las regulaciones y programas de seguridad de la DGAC.
 - 3) Asegurar que su personal que labora en los aeropuertos o aeródromos de la República de Guatemala, conozca, cumpla y respete las normas de seguridad de aviación civil conforme las normas del presente programa y de los programas de seguridad de los aeropuertos.
 - 4) Participar a requerimiento de la DGAC, la ANSAC o la autoridad del aeropuerto en los comités de seguridad de aviación civil.

5. COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES

5.1 COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL -CONSAC-

- a. Se deberá establecer un Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil – CONSAC-, para coordinar las actividades en materia de seguridad de la aviación civil entre las diferentes instituciones del Estado, los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del presente programa. (OACI/A-17/N-3.1.7)
- b. La DGAC a través de la ANSAC definirá y asignará tareas y coordinará las actividades entre las diferentes instituciones del Estado, los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del presente programa. (OACI/A-17/N-3.1.6)
- c. El CONSAC deberá estar conformado por un representante titular o un suplente designado de las siguientes entidades:
 - 1) Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil
 - 2) Ministerio de Relaciones Exteriores
 - 3) Ministerio de Gobernación
 - 4) Ministerio de la Defensa Nacional
 - 5) Sistema Nacional de Inteligencia del Estado
 - 6) Instituto Guatemalteco de Migración
 - 7) Superintendencia de Administración Tributaria
- d. El CONSAC podrá invitar a otras entidades como órganos de consulta como las administraciones de aeropuertos, explotadores de aeronaves, instituciones públicas y privadas cuando se estime necesario, estas entidades deberán hacerse representar por una persona cuyos conocimientos técnicos y experiencia coadyuven en las deliberaciones del comité.
- e. El CONSAC será convocado y coordinado por el Director General de la DGAC como representante titular o su suplente designado en su caso.
- f. El CONSAC tendrá las siguientes atribuciones:
 - 1) Asesorar con respecto a medidas de seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas.
 - 2) Mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificar las mismas como resultado de información sobre nuevas amenazas, evolución de la tecnología y las técnicas de seguridad de la aviación, así como otros factores.
 - 3) Garantizar la coordinación de las medidas de seguridad de la aviación incluyendo las de la parte pública de los aeropuertos, entre los departamentos, agencias y otras entidades responsables de la ejecución

de las responsabilidades del PNSAC con sujeción a la forma y magnitud de las amenazas.

- 4) Proponer nuevos criterios o reglamentos de seguridad de la aviación o enmiendas a los vigentes.
 - 5) Promover los elementos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos, o en la ampliación de instalaciones.
 - 6) Examinar las recomendaciones formuladas por el comité de seguridad del aeropuerto y otros comités pertinentes.
 - 7) Considerar formas de cooperar con organizaciones internacionales y otros Estados a fin de lograr normas mínimas comunes de seguridad de la aviación que refuercen la seguridad de la aviación civil en su conjunto.
- g. Las reuniones del CONSAC serán:
- 1) **Ordinarias:** 2 veces al año en forma semestral, debiéndose elaborar actas para que sean actualizadas y refrendadas por los miembros del CONSAC, garantizando la coordinación y conocimiento de las medidas o disposiciones adoptadas.
 - 2) **Extraordinarias:** En cualquier momento cuando sea necesario. En estos casos, deberán elaborarse actas refrendadas por los miembros del CONSAC para garantizar la coordinación y conocimiento de las medidas o disposiciones adoptadas.
- h. Las decisiones del CONSAC se podrán adoptar de la siguiente forma:
- 1) La convocatoria para las reuniones ordinarias debe realizarse como mínimo con un mes de anticipación, y en ella se deben establecer los puntos de la agenda a discutir y el lugar de las reuniones.
 - 2) Las convocatorias para las reuniones extraordinarias podrán emitirse en cualquier momento.
 - 3) Para que la toma de decisiones en las reuniones del CONSAC sean válidas, se requiere como mínimo, la asistencia del 50% del total de miembros. Si en la reunión no se llega al mínimo requerido, se realizará nueva convocatoria.
 - 4) En las reuniones extraordinarias y únicamente por situaciones de emergencia y por la imperiosa necesidad de proteger a la aviación civil frente a una amenaza, se podrán validar las decisiones si no se completa el mínimo de asistencia, pero deberá dejarse constancia en las actas correspondientes acerca de la razón por la cual se tomaron dichas decisiones. En estos casos la ANSAC deberá asegurarse que se notifique a todas las entidades pertinentes sobre lo acordado.
 - 5) Para la toma de decisiones en el CONSAC se requiere como mínimo la mitad más uno de votos emitidos por los miembros presentes en las reuniones del CONSAC.

- 6) Cada miembro del CONSAC tiene derecho a un voto. En caso de empate en votos, el coordinador del CONSAC tendrá derecho a un voto más.
- 7) Los invitados que no sean miembros del CONSAC, tienen derecho de voz, pero sin voto.

5.2 COMITÉ DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO –CSA-

- a. En cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil internacional del transporte aéreo comercial en la República de Guatemala, se establecerá un Comité de Seguridad de Aeropuerto, -CSA-. El objetivo principal del CSA consistirá en proporcionar asesoramiento y ayudar a las JSA para coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad según lo indicado en el PSA. (OACI/A-17/N-3.2.3)
- b. Los CSA deberán estar conformados por todos los miembros titulares de los entes a nivel aeroportuario que son responsables o que participan en la implantación de las medidas de seguridad establecidas en el presente programa. Por ejemplo:
 - 1) La Administración del Aeropuerto y las Jefaturas de Seguridad de Aeropuerto;
 - 2) La autoridad policial a nivel aeroportuario;
 - 3) La Unidad militar a nivel aeroportuario;
 - 4) La Unidad migratoria a nivel aeroportuario;
 - 5) La autoridad aduanera a nivel aeroportuario;
- c. Se podrán invitar además como entes de consulta a los explotadores de aeronaves, arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo, agentes acreditados, entidades autorizadas para aplicar inspección de seguridad de la carga y el correo, proveedores de servicios de seguridad privada, proveedores de artículos para servicios en vuelo, servicios de tránsito aéreo, entre otros.
- d. El -CSA- estará presidido y será convocado por las JSA.
- e. Los CSA tendrán entre sus funciones principales las siguientes:
 - 1) Coordinar la ejecución del PNSAC en el aeropuerto;
 - 2) Supervisar y vigilar el PSA;
 - 3) Identificar las zonas vulnerables, incluidos el equipo y las instalaciones y servicios esenciales, y
 - 4) Revisar periódicamente su seguridad y evaluar de manera efectiva los riesgos de seguridad de las operaciones de aviación civil.
 - 5) Asegurarse de que las medidas y los procedimientos en vigor sean adecuados para enfrentar amenazas y sean constantemente objeto de

examen, previendo situaciones normales y contingencias para períodos de medidas de seguridad más estrictas y situaciones de emergencia;

- 7) Organizar estudios e inspecciones de seguridad que se lleven a cabo a intervalos irregulares, pero con frecuencia;
 - 8) Asegurarse de que se cumplan las recomendaciones para mejorar las medidas y los procedimientos de seguridad;
 - 9) Informar a la autoridad competente acerca del estado de las medidas y procedimientos de seguridad en vigor en el aeropuerto y señalar todo problema relacionado con la protección del aeropuerto y sus servicios que no pueda resolverse a nivel local;
 - 10) Coordinar las medidas de seguridad de la parte pública.
 - 11) Tomar las disposiciones necesarias para la formación e instrucción en seguridad del personal del Aeropuerto;
 - 12) Asegurarse de que los planes de ampliación del aeropuerto incluyan las modificaciones que hayan de hacerse a los sistemas y el equipo de control del aeropuerto.
 - 13) Asegurarse de revisar los cambios de diseño aeroportuario, incluidos los arquitectónicos y lo relacionado con la infraestructura, necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad este programa.
 - 14) Informar a las autoridades correspondientes el proceso de comunicar los incidentes por actos de interferencia ilícita y actos preparatorios de los mismos.
- f. En los PSA de cada aeropuerto estarán incluidas todas las disposiciones que rijan la integración, funcionamiento, atribuciones, presidencia, sesiones, las disposiciones en relación a la toma de decisiones, redacción y distribución de los registros de las reuniones y su mantenimiento.
 - g. La JSA deberá remitir a la ANSAC por medio del DNOSAC dentro de los 10 días hábiles siguientes a cada reunión copia de las actas, memorias o cualquier registro de la reunión del CSA.
 - h. Para validar la eficacia de las actividades del CSA, el DNCCSAC vigilará mediante sus herramientas de control de calidad el cumplimiento de lo descrito en la presente sección.
 - i. Las reuniones ordinarias del CSA, deberán realizarse como mínimo una vez cada tres meses, pero extraordinariamente se podrán convocar en cualquier momento, cuando las circunstancias lo requieran.

5.3 COMUNICACIÓN Y COOPERACIÓN CON OTROS ESTADOS

- a. La DGAC por medio de la ANSAC, está facultada para intercambiar comunicación con otros Estados en el área de seguridad de la aviación civil.

- b. Se deben establecer y aplicar procedimientos para compartir, en la medida de lo posible y oportunamente, con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados. (OACI/A-17/N-2.4.4)
- c. Para el cumplimiento del requisito anterior, en el caso que la República de Guatemala tenga información verosímil sobre amenazas dirigidas contra los intereses de la seguridad de la aviación civil de otro Estado; la DGAC a través de la ANSAC notificará a las autoridades competentes de dicho Estado lo antes posible mediante el PoC. Cuando la República de Guatemala reciba información sobre amenazas dirigidas contra la seguridad de la aviación al territorio guatemalteco, su espacio aéreo y aeronaves, la información deberá ser analizada por la ANSAC para que se declare el nivel de amenaza que corresponda con el propósito de mitigar el riesgo y se apliquen las medidas de respuesta apropiadas. Los Organismos de Seguridad del Estado, la DGAC y explotadores de aeronaves, tienen la responsabilidad de adoptar las medidas y procedimientos de seguridad necesarias para contrarrestar el nivel de amenaza declarado. Para el efecto véase los apéndices 13 y 14 del presente programa. (OACI/A-17/N-2.4.4)
- d. La información sobre seguridad compartida con otros Estados miembros de OACI o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados miembros de OACI, debe protegerse y tratarse con carácter de confidencia, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información. Para el efecto, la ANSAC será responsable en estos casos de establecer y aplicar procedimientos adecuados para lo siguiente: (OACI/A-17/N-2.4.5)
- 1) Clasificar la información de seguridad.
 - 2) Almacenar y proteger en un recinto seguro físico o virtual toda la información de seguridad compartida.
 - 3) Llevar un registro fidedigno de las personas a quien se le compartió la información, fecha, hora y quien la proporcionó.
- Nota: La información anterior se efectuará tomando en cuenta lo descrito en el numeral 4.6 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.*
- e. La República de Guatemala por medio de la DGAC, a través de la ANSAC cooperará con otros Estados, cuando sea necesario, en la preparación e intercambio de información relativa a programas nacionales de seguridad de la aviación civil, programas de instrucción y programas de control de calidad. (OACI/A-17/N-2.4.3)
- f. Cada Estado miembro de la OACI que solicite a la República de Guatemala medidas de seguridad adicionales para uno o varios vuelos específicos, deberá realizar las consultas que correspondan con la DGAC a través de la ANSAC. El Estado que formula el pedido considerará las medidas alternativas de la República de Guatemala que sean equivalentes a las solicitadas. (OACI/A-17/N-2.4.1)
- g. La República de Guatemala, por medio de la DGAC, a través de la ANSAC, se asegurará en la medida de lo posible, de satisfacer los pedidos de otros Estados miembros de OACI relacionados a la aplicación de medidas de seguridad

adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. (OACI/A-17/N-2.4.2)

- h. Las medidas de seguridad adicionales solicitadas por un Estado, serán examinadas por la DGAC y los órganos de enlace y los resultados serán notificados al Estado solicitante. En caso de que la aplicación de las medidas de seguridad adicionales solicitadas, requiera costos adicionales, los mismos correrán a cuenta del Estado solicitante o el explotador de aeronaves involucrado.
- i. Cuando un Estado posea uno o varios SSeCs publicados en la página segura de la OACI y/o cuando las operaciones de aviación civil de determinado Estado puedan afectar la seguridad de la aviación civil de Guatemala; la DGAC a través de la ANSAC podrán realizar las consultas pertinentes con el Estado involucrado para solicitar medidas adicionales de seguridad para uno o más vuelos específicos que se originen en dicho Estado. Si dicho Estado no pudiere cumplir con las medidas solicitadas; Guatemala podrá aceptar las medidas alternativas que sean equivalentes a las solicitadas. (OACI/A-17/N-2.4.1)
- j. La República de Guatemala a través de la DGAC pondrá a disposición de otros Estados miembros de OACI, previa solicitud, una versión escrita de las partes pertinentes del presente programa, cuando sea necesario. (OACI/A-17/R-2.4.8)
- k. La República de Guatemala a través la DGAC, por medio de la ANSAC, podrá intercambiar con otros Estados miembros de OACI, previa solicitud, la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y al mismo tiempo deberá proporcionar esta información a la OACI. (OACI/A-17/R-5.3.2)
- l. La República de Guatemala a través de los procedimientos legales correspondientes por medio del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y/o la DGAC, podrán suscribir acuerdos bilaterales de transporte aéreo con otros organismos internacionales o Estados con fines de cooperación, reciprocidad y ayuda mutua para eficientizar y facilitar el cumplimiento de la misión encomendada. En dichos acuerdos se incluirá una cláusula relativa a la seguridad de la aviación; tomando como referencia las plantillas modelos descritas en el apéndice 09 del presente programa, la cual es la que ha elaborado la OACI. (OACI/A-17/R-2.4.7)

5.4 COMUNICACIÓN CON LA OACI

- a. La DGAC como la autoridad competente de la aviación civil en Guatemala, designa a la ANSAC como el ente responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil. En caso que la autoridad designada cambie, se informará esta circunstancia a la OACI lo antes posible. (OACI/A-17/N-3.1.2)
- b. Cuando la República de Guatemala determine que existen diferencias entre la aplicación de la legislación nacional y una o varias normas del anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o sus enmiendas; la DGAC notificará a la OACI esta circunstancia explicando los motivos por los cuales no podría cumplir con esa normativa y de qué manera alterna podría solventar la situación

sobre la cual existe diferencia. *Para el efecto, véase el apéndice 12 del presente programa. (OACI/CC/A-38)*

- c. Cuando la República de Guatemala sea afectada por un acto de interferencia ilícita, la DGAC a través de la ANSAC en coordinación con el DNCCSAC y el DNOSAC reevaluarán los controles y procedimientos de seguridad y que, oportunamente, se adopten las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos. (OACI/A-17/N-5.3.2)
- d. Cuando la República de Guatemala sea afectada por un acto de interferencia ilícita, la DGAC a través de la ANSAC proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso. (OACI/A-17/N-5.3.1)

5.5 RELACIONES CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

- a. La única persona facultada para brindar declaraciones e información a los distintos medios de comunicación sobre alguna situación relativa a la seguridad de la aviación civil de los aeropuertos de la República de Guatemala, es el Director General de Aeronáutica Civil o la persona que él designe para esa función, en los espacios, momentos y a través de los métodos que se consideren apropiados.
- b. Durante un incidente grave relativo a la seguridad de la aviación, la presión de los medios de comunicación será considerable; para esto, es importante informar a los medios de comunicación sobre las restricciones existentes por razones de seguridad; por lo tanto, se debe tener como objetivo primordial asegurarse que no se transmita información que pudiera perjudicar las medidas planeadas o a ser adoptadas por las fuerzas de seguridad en la zona de los incidentes.

5.6 INFORMACIÓN DELICADA RELACIONADA CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

- a. La DGAC a través de la ANSAC se asegurará de que se otorgue protección adecuada a la información delicada de seguridad de la aviación, así como la proporcionada por la OACI; esto incluye los textos de orientación y materiales didácticos. *(Para el efecto véase el Subtítulo 4.6 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.)* (OACI/A-17/N-2.1.4)
- b. La información relacionada con la seguridad de la aviación se clasificará:
 - 1) Información pública
 - 2) Información reservada
 - 3) Información confidencial
- c. Toda la información de seguridad de la aviación que emita, disponga, administre, reciba o transmita la autoridad competente de la aviación civil se identificará, difundirá y protegerá de acuerdo con la orientación técnica respectiva. *(Véase la sección 4.6 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.)*
- d. Lo estipulado en esta sección se regirá sin perjuicio a lo establecido en la Ley de Acceso a la Información Pública, Decreto 57-2008 del Congreso de la República.

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

- a. La ANSAC se asegurará que las JSA y demás entes con responsabilidades en la aplicación de las medidas de seguridad adopten medidas para evitar que se introduzcan por cualquier medio a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos y otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados. (OACI/A-17/N-4.1.1)
- b. La ANSAC se asegurará que las JSA y demás entes con responsabilidades en la aplicación de medidas de seguridad disponga el uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar medidas de seguridad de la aviación según corresponda. (OACI/A-17/N-4.1.2)
- c. La ANSAC se asegurará que las JSA y demás entes con responsabilidades en la aplicación de las medidas de seguridad establezcan procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado y los objetos sospechosos de conformidad con una evaluación de riesgos realizada por las autoridades nacionales competentes. (OACI/A-17/N-4.1.3)

6.1 DESIGNACIÓN DE ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

- a. Cada JSA se asegurará que en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establezcan zonas de seguridad restringidas, designadas por el Estado, las cuales deben ser determinadas, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad que realicen los organismos correspondientes. Los emplazamientos de las zonas de seguridad en los aeropuertos y aeródromos deben estar plasmados en forma detallada en los PSA. (OACI/A-17/N-4.2.2)
- b. Se designan las siguientes zonas de seguridad de un aeropuerto o aeródromo de la República de Guatemala:
 - 1) Parte Pública
 - 2) Parte Aeronáutica
 - 3) Zonas de Seguridad Restringida
 - 4) Zona o Área de seguridad de uso exclusivo
- c. De conformidad con la evaluación de riesgo efectuadas por las autoridades correspondientes, si existieren emplazamientos considerados como críticos para la seguridad de la aviación civil fuera de las instalaciones aeroportuarias, deben ser consideradas como zonas de seguridad restringida por parte de las entidades correspondientes.
- d. Se designan como zonas de seguridad restringidas las siguientes:
 - 1) Todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave;
 - 2) La plataforma;
 - 3) 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;
 - 4) Los depósitos de carga donde la carga ya se encuentra inspeccionada;

- 5) Los locales de preparación y provisión de alimentos para las aeronaves;
- 6) Las instalaciones del centro de control de tránsito aéreo;
- 7) Los depósitos de combustible;
- 8) Los locales de la parte aeronáutica de limpieza de aeronaves;

6.2 PROTECCIÓN DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

- a. Las JSA son los entes responsables de la protección del aeropuerto, tanto de la parte pública, parte aeronáutica y de todas las zonas de seguridad restringida.
- b. Cada entidad que controla una instalación o infraestructura catalogada como restringida para la seguridad de la aviación civil de conformidad con la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades nacionales competentes es responsable de la protección y de la aplicación de medidas de seguridad de dicha instalación.
- c. La parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas de un aeropuerto se protegerán por medio de una combinación de personal y medidas de protección físicas para impedir el acceso no autorizado a las mismas.
- d. Se deben establecer límites entre la parte pública y la parte aeronáutica de un aeropuerto, así como las zonas de seguridad restringidas mediante barreras físicas o naturales apropiadas que se inspeccionarán a intervalos irregulares.
- e. Para la protección perimetral de la parte aeronáutica, se deberá disponer de un cercamiento y/o un vallado de seguridad, dicho cercamiento o vallado se le podrá dotar de los medios técnicos adecuados para una protección más eficaz de la parte aeronáutica, de acuerdo al nivel de amenaza que presente (ejemplo: sistema de circuito cerrado de televisión, iluminación, sistema de alarma y detección de intrusos, etc).
- f. El cercamiento o vallado de seguridad, deberá ser lo suficientemente alto como para disuadir a quien desee escalarla. El cerco o vallado de seguridad deberá tener en la medida de lo posible una altura mínima de 2.44 metros protegida con alambre de púa o alambre de navajas inclinadas en la parte superior. Asimismo, deberá estar instalado a modo que impida que alguien arranque de la base y pueda levantarla y arrastrase por abajo o abrirse paso cavando.
- g. En el perímetro del Aeropuerto, como mínimo cada 300 metros en línea recta, deberá de haber rótulos que indiquen “Zona de Seguridad Restringida, Prohibido el acceso no Autorizado” o “Parte Aeronáutica”, según corresponda, en el caso de haber un giro en el área del perímetro, se deberá de contar nuevamente los 300 metros.
- h. Las vallas y demás barreras de seguridad, estarán diseñadas y colocadas de tal forma y distancia que no se puedan arrojar objetos a las aeronaves, que sea difícil escalarlas, doblarlas, cortarlas, así como que aseguren la imposibilidad del acceso por debajo de las mismas.
- i. En algunas partes del perímetro de los aeropuertos, donde no sea posible construir vallas que reúnan plenamente condiciones de seguridad por motivos de seguridad operacional, podrán utilizarse vallas fabricadas con materiales especiales o incluso matas o setos espinosos.

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

- u. Los controles de acceso de vehículos, podrán ser contruidos con portones o barreras levadizas u otra forma apropiada con acceso separado para peatones que cumpla con los requisitos de seguridad. Dichos controles deberán tener los medios de protección contra las inclemencias del clima y la visibilidad deberá ser amplia. Se pondrá especial cuidado en la iluminación exterior en aquellos puntos que funcionen en la noche.
- v. Las JSA deberán asegurarse que, en las zonas de seguridad restringida, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas. (OACI/A-17/N-4.2.4)
- w. Las JSA se asegurarán que todas las mercancías y suministros que sean ingresados a las zonas de seguridad restringidas sean inspeccionados por medio de equipo técnico u otro tipo de inspección apropiado para evitar que se ingresen armas, explosivos, artículos y sustancias peligrosos que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil.
- x. En aquellos puntos de ingreso, que estén bajo el cuidado de un arrendatario o concesionario, estos tendrán la responsabilidad de las medidas de seguridad asignadas, y responderán ante la autoridad del aeropuerto.
- y. El aeropuerto deberá contar con un sistema de iluminación apropiado para poder proporcionar una vigilancia eficaz y así disuadir o detectar intrusiones.
- z. Se deberán tomar las medidas necesarias para que todas las zonas de seguridad restringidas, permanezcan iluminadas durante la noche para evitar que ingresen a las mismas personas o vehículos que puedan atentar contra la seguridad de la aviación civil. Se deberá poner especial atención a la iluminación en:
 - 1) La plataforma
 - 2) Zonas de carga
 - 3) Controles de acceso (garitas)
 - 4) Controles de Seguridad
 - 5) Instalaciones de servicios esenciales
 - 6) Perímetros del aeropuerto (malla, vallas y muros de seguridad)
 - 7) El punto o área de aislamiento de la aeronave cuando exista un acto de interferencia ilícita
 - 8) El lugar donde se ubicará el área del Triage
 - 9) Plataformas remotas
 - 10) Cualquier otro punto que por su importancia requiera una atención especial

- aa. Para la protección de las zonas de seguridad de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, cada JSA deberá establecer en sus PSA las medidas y procedimientos para dar cumplimiento a lo establecido en el presente programa.
- bb. Todo lo relativo a la protección del perímetro y a la implementación de sistema de CCTV y de alarma contra intrusos figura en el numeral 4.13 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.

6.3 MEDIDAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA

- a. Las JSA deberán identificar las áreas de la parte pública de cada aeropuerto y reflejarse en los PSA. (OACI/A-17/N-4.8.1)
- b. Los arrendatarios de áreas de uso exclusivo, agentes acreditados, proveedores de suministros y otros entes de conformidad con este programa deberán identificar las áreas de la parte pública de sus instalaciones bajo su administración y reflejarse en sus debidos programas de seguridad.
- c. Las JSA deberán establecer medidas de seguridad en la parte pública de los aeropuertos para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos llevadas a cabo por las autoridades y entidades nacionales competentes. Las medidas a implementarse deberán estar reflejadas en los PSA. (OACI/A-17/N-4.8.2)
- d. La ANSAC se asegurará que las medidas de seguridad en la parte pública sean coordinadas entre las distintas instituciones del Estado involucradas y demás entidades intervinientes, de conformidad con las normas del presente programa relativas al CONSAC, CSA y las JSA. Las responsabilidades de dichas entidades están definidas en el presente programa en el título 4; y cada entidad con responsabilidades en las medidas de seguridad de la parte pública deberá desarrollar dichas medidas en sus programas de seguridad correspondientes. (OACI/A-17/N-4.8.3)
- e. La ANSAC establecerá la orientación técnica para la identificación e implementación de medidas de seguridad a la parte pública.

6.4 CONTROL DE ACCESO E INSPECCIÓN, REQUISITOS GENERALES

- a. Las JSA se asegurarán que todos los accesos hacia la parte aeronáutica de un aeropuerto que presta servicios a la aviación civil estén estrictamente controlados para evitar el ingreso de personas no autorizadas. Si estos accesos no se utilizaren deberán permanecer cerrados y asegurados. (OACI/A-17/N-4.2.1)
- b. El acceso hacia la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida designadas debe limitarse a:
 - 1) Pasajeros legítimos titulares de documentos de viaje, auténticos que hayan sido aceptados para viajes internacionales o nacionales con un explotador de aeronave.

- 2) Personal titular de un permiso para el ingreso a la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas para el desarrollo de sus funciones.
 - 3) Miembros de la tripulación debidamente identificados.
- c. Las JSA establecerán y aplicarán un sistema de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Otorgarán acceso únicamente a las personas que deban ingresar en dichas zonas por necesidad operacional u otro motivo legítimo. Las JSA se asegurarán que se verifique la identidad y autorización en los puestos de control y de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas. (OACI/A-17/N-4.2.3)
- d. Los permisos de acceso de personas y vehículos a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala, se otorgarán con base a solicitudes efectuadas por parte de la persona o ente interesado, el cual deberá ser autorizado por las JSA si cumple con los requisitos pertinentes. Si las JSA autorizan el ingreso, deben extender una tarjeta (permiso) de identificación aeroportuaria, autorizada para desplazarse en las áreas del aeropuerto solicitadas para realizar su actividad.
- e. Las JSA se asegurarán que:
- 1) Se lleven a cabo verificaciones de antecedentes en el caso de personas que apliquen controles de seguridad, de personas con acceso sin escolta a zonas de restringidas y personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información.
 - 2) Se apliquen a las mencionadas personas verificaciones de antecedentes periódicas a intervalos establecidos en el presente programa.
 - 3) A las personas que se consideren no aptas a raíz de toda verificación de antecedentes se les niegue inmediatamente la capacidad de aplicar controles de seguridad, el acceso sin escolta a zonas de seguridad restringida y el acceso a información delicada de seguridad de la aviación. (OACI/A-17/N-3.4.8)
- f. Las JSA son los entes autorizados para emitir y administrar permisos para el ingreso de personas o vehículos a las zonas de la parte aeronáutica y de seguridad restringida de cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil.
- g. Se deberá establecer una dependencia o designar a una persona responsable encargada de gestionar el proceso para la emisión de los permisos. Dicho proceso estará reflejado en la documentación aeroportuaria correspondiente.
- h. El DNCSAC, será el responsable de emitir las credenciales oficiales de los inspectores de la DGAC, los cuales tienen por mandato legal la autoridad y el libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos, de conformidad con el artículo 7 g) del Decreto 93-2000 del Congreso de la Republica.

- i. Las JSA establecerán y aplicarán su reglamento que describa los procedimientos para la emisión de permisos y las normas de conducta aeroportuarias.
- j. Las faltas y sanciones para el personal que haga mal uso de un permiso, que no respete las normas de conducta o que infrinja normas de seguridad, están descritas en la sección 4.15 Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.
- k. Las JSA se asegurarán que se inspeccione a todas las personas que no sean pasajeros, así como los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas. Si la persona se negare a la inspección no le será autorizado el ingreso a las instalaciones aeroportuarias. (OACI/A-17/N-4.2.5)
- l. Se exceptúan de la disposición anterior a las personas enumeradas en el apéndice 03 del presente programa.
- m. Las JSA se asegurarán que los vehículos a los que se les conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección o de otros controles de seguridad apropiados de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes. Si los tripulantes del vehículo se negaren a la inspección, no les será autorizado el ingreso. (OACI/A-17/N-4.2.7)
- n. Se exceptúan de la disposición anterior a las personas y vehículos enumerados en el apéndice 03 del presente programa.
- o. En el Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil figura la orientación técnica para realizar la inspección de los vehículos.
- p. Si la instalación se encuentra fuera de las instalaciones del aeropuerto y es considerada zona de seguridad restringida, le corresponde a la entidad responsable conforme al PNSAC de controlarla y aplicar la inspección a las personas que no son pasajeros y los artículos que transporta, así como a los vehículos.
- q. Si la instalación se encuentra dentro del aeropuerto y es considerada zona de seguridad restringida, pero su control es ejercido por un arrendatario, concesionario o administrador de una zona o área de uso exclusivo, les corresponde a ellos conforme al PNSAC la aplicación de medidas de control de acceso e inspección a las personas que no son pasajeros y los artículos que transporta, así como a los vehículos.
- r. Las JSA se asegurarán que se utilicen métodos de inspección apropiados que permitan detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que personas que no sean pasajeros lleven consigo o en los artículos que transporten. Cuando dichos métodos no se apliquen en forma continua, se utilizarán de manera imprevisible. (OACI/A-17/N-4.2.6)
- s. Todo artículo o bulto que active la alarma de un equipo o que el personal de seguridad basado en el principio de selección razonada lo considere como sospechoso, o que no pueda ser despachado mediante el proceso de inspección primaria, debe ser dirigido para una inspección secundaria. Se debe negar la

entrada a las zonas de seguridad restringidas de todo artículo o bulto que no pueda ser despachado satisfactoriamente después de completar todo el proceso de inspección.

- t. La inspección primaria de las personas que no son pasajeros se realizará mediante alguno de los siguientes métodos:
- 1) Inspección mediante equipo de detección de metales de pósito o en su defecto por detectores de metales portátiles, complementado por inspecciones aleatorias impredecibles mediante inspección manual, equipo de detección de trazas de explosivos –ETD- u otra tecnología aceptada por la DGAC, o;
 - 2) Inspección por escáner corporal, complementado por inspecciones aleatorias e impredecibles mediante inspección manual, equipo de detección de trazas de explosivos –ETD- u otra tecnología aceptada por la DGAC.
- u. Cuando sea necesario resolver alarmas detectadas en la inspección primaria de las personas que no son pasajeros, se debe realizar una inspección secundaria mediante alguno de los siguientes métodos:
- 1) Inspección manual, o;
 - 2) Inspección por trazas de explosivos –ETD-, o;
 - 3) Inspección mediante otra tecnología o método aceptado por la DGAC que pueda resolver las alarmas detectadas por inspección primaria.
- v. La inspección primaria de los artículos que transporten las personas que no son pasajeros se realizará mediante alguno de los siguientes métodos:
- 1) Inspección por equipo de rayos x convencional complementado por inspecciones aleatorias e impredecibles mediante inspección manual, equipo de detección de trazas de explosivos –ETD- u otra tecnología aceptada por la DGAC, o;
 - 2) Inspección mediante equipo que cuente con sistema de detección de explosivos –EDS-, o;
 - 3) Inspección mediante otra tecnología o método aceptado por la DGAC.
- w. Cuando sea necesario resolver alarmas detectadas en la inspección primaria de los artículos que transportan las personas que no son pasajeros, se debe realizar una inspección secundaria mediante alguno de los siguientes métodos:
- 1) Inspección manual, o;
 - 2) Inspección mediante equipo de detección de trazas de explosivos –ETD- o;
 - 3) Inspección mediante otra tecnología o método aceptado por la DGAC que pueda resolver las alarmas detectadas por inspección primaria.
- x. La inspección manual como método primario de inspección de personas que no son pasajeros y los artículos que transportan se llevará a cabo en los siguientes

casos:

- 1) Cuando no se cuente con equipo de seguridad o si éste no funciona debidamente por fallas o por falta de energía eléctrica. En el caso de las personas que no son pasajeros, se puede utilizar equipo de detección de metales portátiles como método primario y la inspección manual como inspección secundaria, debiéndose aplicar el método de inspección aleatoria e impredecible correspondiente.
 - 2) Cuando así lo dispusieren la DGAC a través de la ANSAC por factores latentes de amenaza y riesgo.
- y. La ANSAC mediante circulares de seguridad establecerá los porcentajes mínimos de inspección secundaria, aleatoria e impredecible.
- z. La entidad responsable de la inspección deberá contar con registros de las inspecciones secundarias, aleatorias e impredecibles que hayan realizado a fin de evidenciar que se cumple con el porcentaje mínimo requerido.
- aa. Las JSA establecerán e implementarán estas medidas, basándose en circunstancias locales y los factores de amenaza y riesgo que correspondan. El porcentaje mínimo para realizar estas inspecciones deberán difundirlo a través de medios idóneos a todo el personal que realiza la inspección. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza a la aviación civil.
- bb. El procedimiento de inspección y los métodos y equipos utilizados figurará en los PSA de cada aeropuerto.
- cc. Las medidas de control de acceso para personas y vehículos establecidas en este programa son aplicables en lo que corresponda, a los arrendatarios o concesionarios de zonas de uso exclusivo que implementen medidas y controles de acceso desde la parte pública hacia la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto.

6.5 CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS

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

- c. Las JSA utilizarán un sistema de pases para la identificación del personal del aeropuerto, los cuales deberán cumplir los siguientes requisitos:
- 1) Deben ser portados en forma visible de la cintura hacia arriba por el personal del aeropuerto, sin excepción alguna, durante todos sus desplazamientos en la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas.
 - 2) Cumplir con las especificaciones de diseño descritos en el presente programa.
 - 3) Sus características en el diseño o la seguridad deben ser actualizadas periódicamente de conformidad con los plazos establecidos en este programa.
- d. Las JSA permitirán el acceso a los pasajeros a determinadas zonas de seguridad restringidas designadas para su uso durante los procedimientos de embarque, siempre que estén provistos y presenten para su inspección:
- 1) Documentos de viaje auténticos válidos necesarios; dichos documentos pueden consistir en pasaportes o documentos de identidad emitidos por el Estado de ciudadanía, pero también podrían ser otros documentos de viaje nacionales e internacionales que las leyes de Guatemala acepten;
 - 2) Una tarjeta de embarque auténtica otorgada por un explotador de aeronaves donde debe figurar el nombre del pasajero registrado.
- e. El acceso del personal a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas se permitirá de conformidad con los procedimientos establecidos en los PSA.
- f. Las JSA que otorguen permisos para el acceso a la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas se asegurarán que:
- 1) Toda solicitud de permiso para ingreso hacia la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida deberá presentarse por escrito a las JSA, con la información de los datos personales del solicitante, la descripción del puesto y el empleador, así como demás documentación e información que exija la autoridad aeroportuaria de acuerdo a sus procedimientos.
 - 2) Si el solicitante es un empleado que aplicará controles de seguridad, adjunte copia del diploma o certificado de aprobación del curso de seguridad de aviación correspondiente.
 - 3) Adoptarse precauciones estrictas para evitar que se otorguen permisos a miembros del personal que no necesitan, o que raramente necesitan entrar a zonas de seguridad restringidas.
 - 4) Las solicitudes presentadas por escrito sean verificadas por las JSA a través de la oficina correspondiente para asegurarse de que existe razón suficiente para otorgar o denegar un permiso.

- 5) Las solicitudes de los permisos serán rechazadas si el resultado de las verificaciones de los antecedentes el solicitante ha incurrido en los siguientes motivos de descalificación:
- a) Consumo de sustancias ilícitas.
 - b) Trastorno psiquiátrico
 - c) Adicción al alcohol
 - d) Proporcionar información o documentación falsa para obtener el permiso.
 - e) Haber faltado a las normas de seguridad en el cual se le haya sancionado y retirado el permiso en forma permanente por incurrir en faltas gravísimas o especiales.
 - f) Toda persona que haya sido condenada por algún delito en el territorio nacional o fuera de él, específicamente los descritos en la tabla siguiente:

TIPO DE DELITOS	DESCRIPCION (A MANERA DE ILUSTRACION)
Delitos contra la salud	Posesión o uso de drogas ilícitas, tráfico de drogas ilícitas
Transporte o tenencia de armas	Tráfico de armas o tenencia ilícita de armas.
Delitos contra la vida e integridad de las personas	Homicidio, femicidio, asesinato, ejecución extrajudicial, parricidio, agresión con lesiones graves o gravísimas y demás delitos contra la vida e integridad de las personas que hayan sido perpetrados en forma dolosa.
Delitos contra la libertad y la seguridad de la persona	Secuestro, desaparición forzada, detención ilegal.
Delitos contra el patrimonio	Extorsión, chantaje, estafa y estafas especiales, Obstrucción extorsiva del tránsito.
Delitos que pongan en peligro la seguridad pública o de la nación o que comprometan las relaciones exteriores del Estado	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos de trascendencia internacional	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos contra el orden institucional	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos contra el orden político interno del Estado.	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos contra el orden público y delitos contra la tranquilidad social o la administración pública.	Especificados en la legislación penal de Guatemala.

Delitos contra los medios de comunicación, transporte y otros servicios públicos	Piratería, piratería aérea
Delitos contra el régimen tributario	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos contra el patrimonio	Hurto, hurto agravado, robo, robo agravado
Otros delitos	Concusión, fraude y demás negociaciones ilícitas, cohecho pasivo o activo, peculado, malversación, terrorismo, asociaciones ilícitas, entre otros.

- 6) En los PSA se reflejen los motivos y criterios que ameriten el rechazo a las solicitudes con base al resultado de la verificación de antecedentes de los solicitantes.
- g. El proceso de verificación de antecedentes incluirá la verificación de la identidad del solicitante y la experiencia de la persona, así como la verificación de carencia de todo antecedente penal del solicitante y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona.
- h. Si el solicitante es extranjero y no radica en Guatemala, deberá presentar una solicitud especial a las JSA de acuerdo con los procedimientos correspondientes y adjuntará a su solicitud lo siguiente:
- 1) 2 fotografías tamaño cédula
 - 2) Copia del pasaporte o DPI si es centroamericano
 - 3) Declaración jurada en acta notarial; que deberá contener:
 - a) Declaración del solicitante donde enumere los países donde ha radicado los últimos 10 años, indicando los períodos correspondientes.
 - b) Declaración del solicitante donde exprese que no incurre en las causales de descalificación enumeradas en el programa nacional de seguridad de aviación civil.
 - c) Declaración del solicitante que exprese que no ha sido condenado por ninguno de los delitos descritos en esta sección que son motivo de rechazo de la solicitud del permiso de acceso.
 - d) Declaración expresa del solicitante que acepta que las autoridades aeroportuarias de la República de Guatemala y otras autoridades nacionales, de ser necesario, puedan investigar y verificar la información proporcionada.
- i. Si el solicitante extranjero radica en el territorio nacional, también deberá presentar carencia de antecedentes penales y policíacos de Guatemala.
- j. Para la renovación de los permisos permanentes al personal extranjero que se encuentra laborando en los diferentes aeropuertos del país, se requerirá la verificación de antecedentes local siempre y cuando el solicitante radique en la

República de Guatemala, de lo contrario, deberá realizar el mismo procedimiento inicial.

k. Cuando el solicitante es guatemalteco que residió en otro país por un tiempo mayor a un año en los últimos 10 años, deberá presentar una solicitud especial a las JSA de acuerdo con los procedimientos correspondientes y adjuntará a su solicitud lo siguiente:

- 1) 2 fotografías tamaño cédula
- 2) Copia del DPI
- 3) Declaración jurada en acta notarial la cual deberá contener los siguientes requisitos:

- a) Declaración del solicitante donde exprese que ha radicado fuera del territorio nacional por más de un año durante los últimos 10 años.
- b) Declaración del solicitante enumerando los países donde ha radicado fuera del territorio nacional y los períodos correspondientes.
- c) Declaración expresa que el solicitante no incurre en las causales de descalificación establecidas en el presente programa y que no ha sido condenado de los delitos descritos en esta sección que son motivos de rechazo de la solicitud.
- d) Declaración expresa del solicitante que acepta que las autoridades aeroportuarias de la República de Guatemala y otras autoridades nacionales puedan investigar y verificar la información proporcionada.

n. Quien recibe un permiso deberá conocer las condiciones en que se le expide y firmar una constancia a tal efecto.

o. Las clases de permisos de personas son:

- 1) Permanentes
- 2) Temporales o Provisionales
- 3) Visitantes

p. Los permisos podrán consistir en tarjetas, carné, credenciales u otros documentos similares, siendo responsabilidad de las JSA incorporar en los mismos las medidas de seguridad correspondientes.

q. Las características o especificaciones de los permisos permanentes serán los siguientes:

- 1) Como mínimo deberán ser de cloruro de polivinilo -PVC-, teslin, policarbonato u otro material análogo que proporcione mayor nivel de seguridad.
- 2) Deberán contar con una medida mínima de 85 mm./largo X 55 mm./ ancho.

- 3) La fotografía del titular deberá ocupar por lo menos la tercera parte del permiso y tener un fondo de contraste y a poca distancia del rostro.
 - 4) Deberán poseer como mínimo dos medidas de seguridad para evitar falsificaciones.
 - 5) Los caracteres deben ser de fácil distinción para el personal que debe verificarlos los pueda visualizar a una distancia máxima de 30 cm.
 - 6) Si se usan juntamente con un sistema informatizado de control del acceso, los permisos deberán contener un código electrónico u otro código de lectura mecánica para permitir la entrada. En este caso, la tarjeta también podrá incluir componentes electrónicos, tales como un chip sin contacto y un sistema de antenas, los cuales deberán estar sellados en una lámina de plástico y situados entre las capas básicas del permiso.
 - 7) Cuando se utilice un sistema biométrico de acceso, no se eximirá al personal de portar una TIA en sus desplazamientos dentro de las zonas de seguridad restringidas.
- r. Los permisos permanentes deberán contar con los siguientes datos en su anverso:
- 1) Nombre del titular
 - 2) Fotografía del titular
 - 3) Fecha de expiración en cifras y caracteres y colores ampliamente visibles.
 - 4) Zonas de la parte aeronáutica o de seguridad restringida para la cual es válido el permiso, simbolizado por cifras, letras o colores.
 - 5) Nombre de la empresa o institución del empleador
 - 6) Puesto que ocupa el titular
 - 7) Código de seguridad o número de serie.
- s. En su reverso contendrá un resumen de las normas del uso correcto de la tarjeta.
- t. Los permisos permanentes se entregarán para su uso al personal que labora en forma indefinida dentro de las instalaciones aeroportuarias y los mismos tendrán vigencia de un año.
- u. Los permisos temporales o provisionales tendrán vigencia no mayor a treinta días.
- v. Los permisos de visitantes tendrán vigencia para su uso solamente por un día.
- w. El diseño de todos los permisos deberá ser renovado cada año calendario.
- x. Cuando se solicite la revalidación de los permisos permanentes, las JSA deberán realizar nuevamente la verificación de antecedentes del solicitante y actualizar

toda la información para garantizar que esa persona reúne aun los criterios requeridos. Esta actualización incluirá las fotografías en las TIA de los solicitantes.

- y. Las JSA, o en su caso, la entidad correspondiente se cerciorará de que el personal de todas las entidades a nivel aeroportuario que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida, reciban instrucción inicial y periódica de concienciación en seguridad de la aviación. (OACI/A-17/N-3.4.6)
- z. La instrucción de concienciación estará a cargo de las JSA correspondientes o de la entidad empleadora.
- aa. El personal que solicita un permiso permanente o temporal deberá recibir instrucción inicial de concienciación en materia de seguridad de la aviación civil.
- bb. Toda persona que solicite la revalidación de un permiso permanente deberá recibir instrucción periódica de concienciación en materia de seguridad de la aviación civil.
- cc. La instrucción periódica deberá impartirse a una periodicidad de un año como mínimo.
- dd. El personal que aplica controles de seguridad que solicite la revalidación de un permiso permanente deberá adjuntar copia de la certificación vigente
- ee. El personal titular de un permiso temporal o de visitante deberá entregar en los ingresos del aeropuerto un documento de identificación personal –DPI-, licencia de conducir o pasaporte vigente a cambio del permiso y deberán devolverlos en el mismo lugar cuando finalicen sus labores al final de la jornada de labores o turno.
- ff. Las JSA deberán asegurarse que las personas que ingresen con permisos de visitante a las zonas de seguridad restringidas, sean escoltadas en todo momento por una persona con un permiso permanente.
- gg. La entidad o persona que solicita el ingreso del visitante deberá de proporcionar la siguiente información:
 - 1) Nombre del solicitante
 - 2) Nombre de la persona con permiso permanente que acompañará al visitante
 - 3) Número de registro del permiso permanente de la persona que escoltará al visitante y áreas a las que tiene acceso.
 - 4) Nombre del visitante
 - 5) Procedencia de la visita

- 6) Motivo de la visita
 - 7) Zona a la cual se requiere el ingreso del visitante
 - 8) Fecha y duración de la visita
 - 9) Tipo y número de documento de identificación de la visita
 - 10) Otros datos que considere la autoridad aeroportuaria
- hh. La entidad solicitante y las personas que escolten visitantes son responsables solidariamente de conformidad con el presente programa ante la autoridad aeroportuaria por el comportamiento y actos perpetuados de los visitantes.
- ii. Las JSA deberán llevar un registro de las personas responsables de la custodia de las personas visitantes que ingresen a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos y aeródromos.
- jj. Las JSA deberán establecer en sus PSA los requisitos que deben cumplir los menores de edad autorizados para ingresar hacia la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringida, garantizando la seguridad de la aviación civil.
- kk. Las JSA deberán contar con una base de datos digital o física debidamente actualizada que registre el control de los permisos emitidos; los reportados como extraviados, robados, cancelados o no admisibles y vencidos, para que la misma pueda ser consultada por el personal autorizado.
- ll. Las JSA deberán informar respecto a los permisos reportados como robados, extraviados y vencidos a los puestos de control interesados. Esta información estará disponible en los controles de acceso para prevenir el mal uso de éstos.
- mm. Las JSA deberán determinar la re-emisión de todos los permisos, cuando un porcentaje mayor al 10% esté reportado como extraviado, robado o no devueltos; así también, cuando no se garantice la efectividad del sistema de permisos o cuando los niveles de amenazas así lo requieran. Estos criterios deberán estar reflejados en el PSA de cada aeropuerto o aeródromo.
- nn. Todo persona que se identifique como miembro de la tripulación en un punto de acceso del aeropuerto hacia la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida, deberá presentarse debidamente uniformado y cumplir con los requisitos siguientes:
- 1) Líneas aéreas comerciales internacionales y locales:
 - a) ID de la línea aérea
 - b) Declaración general de dicho vuelo
 - c) Pasaporte para vuelos internacionales o licencia aeronáutica para vuelos locales.
 - 2) Tripulación de vuelos privados internacionales

- a) Tarjeta de identificación de la empresa
 - b) Licencia aeronáutica
 - c) Declaración general de dicho vuelo
- 3) Estudiantes para Piloto Aviador
- a) Tarjeta de identificación de la escuela de piloto
 - b) Deberá estar acompañado del instructor de vuelo, quien deberá portar su licencia respectiva

6.6 CONTROL DE ACCESO DE VEHÍCULOS

- a. Las JSA son los entes autorizados para realizar todo el proceso de controles de acceso para vehículos desde la parte pública hacia la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.
- b. Los arrendatarios o concesionarios que tengan bajo su administración, zonas de seguridad restringidas, son responsables de la aplicación de medidas de seguridad para los controles de acceso de vehículos hacia la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas en las áreas bajo su responsabilidad.
- c. El acceso del personal en vehículos a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas se permitirá de conformidad con los procedimientos establecidos en los PSA.
- d. Los permisos de vehículos se clasificarán en:
 - 1) Permanentes
 - 2) Temporales
- e. Las JSA establecerán e implementarán un sistema de pases vehiculares y se asegurarán de lo siguiente:
 - 1) La colocación del pase vehicular de forma prominente y permanente de preferencia en la parte delantera del vehículo o en un lugar claramente visible, mientras este se encuentre en las áreas designadas;
 - 2) Que cumplan con las especificaciones de diseño establecidas por la ANSAC.
 - 3) La renovación periódica de los pases vehiculares conforme el presente programa.
- f. El hecho de que el vehículo porte la insignia de la empresa o institución no debe ser considerado como motivo suficiente para otorgar el acceso.
- g. El hecho de que las personas porten un permiso válido no implica la autorización del vehículo para su ingreso.

- h. Los vehículos con pase autorizado no incluye a sus tripulantes, quienes deberán cumplir con el proceso de control de acceso de personas correspondiente.
- i. Las JSA son los entes responsables de emitir, otorgar y extender pases vehiculares para el acceso a la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas y se asegurarán de lo siguiente:
 - 1) Determinar los criterios para la autorización del acceso vehicular y asimismo los criterios que ameriten el rechazo a las solicitudes de ingresos vehiculares.
 - 2) Que toda solicitud de permiso para ingreso de vehículos hacia a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida sea presentada por escrito a las JSA, con la información que exijan las mismas de acuerdo a sus procedimientos; sin embargo, deberán requerir como mínimo con los siguientes datos:
 - a) Nombre de la persona, entidad u organismo solicitante
 - b) Tipo y número de matrícula del vehículo
 - c) Fecha y hora estimada en la cual ingresará el vehículo
 - d) Zonas de la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringida donde requiera el ingreso
 - e) Motivo de ingreso del vehículo
 - f) Nombre de los tripulantes del vehículo, tipo y número de documento de identificación personal –DPI- o licencia de conducir:
 - 3) Las solicitudes presentadas por escrito deben ser verificadas por las JSA, para asegurarse de que existe razón suficiente para otorgar o denegar un permiso.
- j. Asegurarse que toda solicitud no podrá ser considerada como autorizada si no cuenta con la firma y sello de aprobación de la JSA y deberá tener un plazo de vigencia específico. Los conductores de todos los vehículos permanentes que circulen por la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida deberán ser personas calificadas para conducir los mismos y que hayan recibido instrucción sobre todos los requisitos de seguridad operacional de conformidad con las regulaciones correspondientes. En el caso de los vehículos con permiso temporal, deberán ser escoltados en todo momento por el personal aeroportuario en sus desplazamientos por las zonas de seguridad restringida.
- k. Las JSA serán responsables de autorizar, emitir y controlar los permisos permanentes de vehículos a fin de que se cumplan con los requisitos de seguridad de la aviación civil y seguridad operacional.
- l. Las JSA deberán contar con un registro de permisos de vehículos emitidos para circular dentro de la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida de cada aeropuerto.

- m. En los PSA de cada aeropuerto deben figurar las medidas específicas de inspección de vehículos y los controles de seguridad correspondientes, así como los artículos que se transporten en los mismos. Las JSA deberán establecer e implementar procedimientos adecuados para garantizar la seguridad.
- n. Todo vehículo autorizado para circular en forma permanente dentro la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida deben estar debidamente identificados y distinguirse de los vehículos temporales y deben someterse a inspección y/o controles de seguridad antes de su ingreso a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida, según corresponda. Los pases del permiso para este tipo de vehículos deberá representarse por calcomanías u otro documento amovible claramente visible y distinguible que cumpla con las especificaciones descritas por la ANSAC.
- o. Los pases permanentes deberán contar con la siguiente información:
 - 1) Período de validez, hasta un máximo de 12 meses;
 - 2) zonas de seguridad restringidas para las cuales el permiso es válido, si corresponde;
 - 3) Puntos de control del acceso que el vehículo está autorizado a usar;
 - 4) Nombre del propietario o del conductor del vehículo;
 - 5) Matrícula o número de serie del vehículo.
 - 6) Un código que identifique al vehículo y el año para el cual están autorizados a transitar.
- p. Los vehículos autorizados con permiso temporal, deberán portar de manera visible un documento portátil que acredite su autorización para circular en la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida. Estos documentos portátiles deberán contener en forma amplia y clara la información para el área o zona de seguridad restringida que están autorizadas a transitar, un código de seguridad del documento y la firma y sello de la oficina de seguridad de las JSA.
- q. Los permisos permanentes de vehículos tendrán vigencia de un año; si se solicita su revalidación, se debe realizar nuevamente el proceso correspondiente para actualizar la información y garantizar que el vehículo reúne aun los criterios requeridos en los manuales de operaciones aeroportuarias.
- r. Los permisos vehiculares temporales no podrán tener una vigencia mayor a 24 horas y las JSA se asegurarán que los mismos sean devueltos al retirarse los vehículos de las instalaciones aeroportuarias.
- s. El diseño de los pases vehiculares temporales deberá ser actualizado cada año calendario.

- t. En la medida de lo posible, el número de permisos de vehículos debe reducirse al mínimo, a fin de evitar la proliferación de vehículos en la parte aeronáutica y particularmente en las zonas de maniobras de las aeronaves.

6.7 SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

- a. Las JSA son los entes responsables de la seguridad y protección de los círculos de seguridad del aeropuerto los cuales constituyen la primera línea de defensa de las aeronaves.
- b. Las JSA se asegurarán que, en las zonas de seguridad restringidas, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas. (OACI/A-17/N-4.2.4)
- c. Los explotadores de aeronaves son responsables de la seguridad de sus aeronaves, así como del control de acceso y protección de las mismas.
- d. Las JSA establecerán medidas y procedimientos de protección al aeropuerto contra el acceso no autorizado a las aeronaves en servicio.
- e. Los explotadores de aeronaves establecerán medidas y procedimientos contra el acceso no autorizado a sus aeronaves en servicio.
- f. Los explotadores de aeronaves son responsables de garantizar la seguridad de las aeronaves como parte del círculo interior del aeropuerto cuando se encuentren estacionadas y se encuentren en servicio.
- g. Los explotadores de aeronaves deben asegurarse que sus aeronaves que estén en servicio cuenten con vigilancia en todo momento.
- h. Los explotadores de aeronaves son responsables de asegurarse que las aeronaves que no estén en servicio o que no se encuentren en zonas de seguridad restringidas y estén sin vigilancia, permanezcan cerradas y que todas sus puertas exteriores y accesos exteriores se les haya implementado medidas de seguridad apropiadas contra intrusiones (por ejemplo: sellos, precintos de seguridad) y se haya retirado todo el equipo terrestre, tales como escalerillas y pasarelas. Entre las medidas adicionales en caso de incremento de la amenaza se deberá incluir, además, la asignación de personal de seguridad adicional para vigilar dichas aeronaves. (OACI/A-17/R-4.3.5)
- i. Las JSA deben asegurarse que todas las zonas de seguridad restringidas donde estén estacionadas las aeronaves permanezcan iluminadas durante las horas de oscuridad.
- j. Deberán llevarse a cabo verificaciones de seguridad o inspecciones de seguridad de las aeronaves de origen que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial. La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes. (OACI/A-17/N-4.3.1)

- k. Los explotadores de aeronaves se asegurarán que se lleven a cabo verificaciones de seguridad de todas las aeronaves de origen que se utilicen en las operaciones del transporte aéreo comercial en condiciones normales para las operaciones; siempre y cuando la aeronave se mantiene en servicio dentro de una zona de seguridad restringida o cuando haya pernoctado dentro de la zona de seguridad restringida. (OACI/A-17/N-4.3.1)
- l. En condiciones normales para las operaciones, durante las operaciones previas al vuelo, los explotadores de aeronaves se asegurarán de realizar una inspección de seguridad de la aeronave que haya pernoctado fuera de plataforma o una zona de seguridad restringida.
- m. Cuando existan intensificaciones de la amenaza las autoridades considerarán que se realice una inspección de seguridad de la aeronave. (OACI/A-17/N-4.3.1)
- n. Los procedimientos de verificación o inspección de seguridad de la aeronave deberán estar especificados en los PSEA.
- o. Los explotadores de aeronaves deberán establecer e implementar listas de chequeo para efectuar las verificaciones e inspecciones de seguridad de las aeronaves. *(En el numeral 4.14 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, se establecen los criterios para realizar las verificaciones e inspecciones de seguridad de las aeronaves.)*
- p. Los explotadores de aeronaves adoptarán medidas apropiadas para garantizar que todos los artículos que dejen a bordo los pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito se retiren de la aeronave o se manejen de otro modo apropiado antes de la salida de las aeronaves que realizan vuelos comerciales. (OACI/ A-17/N-4.3.2)
- q. Los explotadores de aeronaves deben adoptar medidas apropiadas para que toda aeronave que haya sido sometida a una verificación o inspección de seguridad de la misma, esté protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de seguridad de la aeronave hasta su salida. (OACI/A-17/N-4.3.4)
- r. Toda aeronave que haya sido desatendida después de realizarse una verificación o inspección de seguridad deberá ser sometida a una nueva inspección de seguridad.
- s. Las JSA se asegurarán que los explotadores de aeronaves escolten a sus pasajeros cuando el proceso de embarque o desembarque se realice en posiciones que requieran el desplazamiento en las plataformas o posiciones remotas.
- t. Los explotadores de aeronaves del transporte aéreo comercial deberán adoptar medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimento de la tripulación de vuelo. El material de orientación apropiado para que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimento de la tripulación de vuelo, se encuentran descritas en la RAC-OPS 1 subparte S 1.1240, CCA-OPS subparte S 1.1255 (OACI/A-17/N-4.3.3)

- u. La ANSAC a través de sus órganos auxiliares correspondientes se asegurará que los explotadores de aeronaves cumplan con todas las disposiciones relativas a la seguridad de sus aeronaves contenidas en el presente programa y en su PSEA.
- v. La ANSAC en coordinación con los distintos órganos de inteligencia del Estado y demás organismos pertinentes realizarán evaluaciones de riesgos para determinar si existen posibilidades de ataques contra aeronaves con sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves, en los aeropuertos o cerca de ellos, dentro de la República de Guatemala. Con base a los resultados obtenidos en dichas evaluaciones de riesgo; Las JSA en coordinación las fuerzas de seguridad policiales y militares implementarán medidas de seguridad en tierra o procedimientos operacionales apropiados para mitigar los posibles ataques. Estas medidas deberán estar reflejadas en los PSA y planes de contingencia de los aeropuertos. (OACI/A-17/N-4.3.6)
- w. Para las medidas de seguridad de las aeronaves en vuelo, la ANSAC debe asegurarse que los explotadores de aeronaves cumplan como mínimo con las siguientes disposiciones:
 - 1) Que en los PSEA de cada explotador, se establezcan medidas de seguridad a implementar en vuelo (security) para las aeronaves.
 - 2) La tripulación debe estar debidamente instruida en lo que respecta a medidas de seguridad en vuelo (security).
 - 3) Que adopten medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.
 - 4) Se disponga a bordo de sus aeronaves una lista de verificación con los procedimientos específicos para la búsqueda de artefactos explosivos y que deberán emplearse en caso de sospecha de sabotaje. La lista de verificación debe estar acompañada de orientaciones sobre las medidas que deben adoptarse en caso de encontrarse un artefacto explosivo o un objeto sospechoso y la información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas, en el caso concreto de cada aeronave. Estos procedimientos deben ser incluidos en el PSEA.

6.7.1 AVIACIÓN GENERAL

- a. La ANSAC mediante directivas de seguridad establecerá los requisitos y las medidas de seguridad que deberán adoptarse para las operaciones de seguridad de la aviación general. Las disposiciones estarán basadas en los resultados de la evaluación de riesgos efectuadas por las autoridades nacionales competentes.
- b. Las instalaciones de la aviación general deberán estar controladas contra acceso no autorizado si estuvieren operando en un mismo aeropuerto con operaciones comerciales.

6.7.2 VUELOS DOMÉSTICOS

- a. Las medidas concebidas en este programa para salvaguardar a las operaciones de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita se deben aplicar en la medida de lo posible, a las operaciones domésticas, basándose en una evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes. (OAC/A-17/N-2.2.2)
- b. La ANSAC mediante directivas de seguridad establecerá los requisitos y las medidas de seguridad que deberán adoptarse para las operaciones domésticas. Las disposiciones estarán basadas en los resultados de la evaluación de riesgos efectuadas por las autoridades nacionales competentes.
- c. Las JSA establecerán e implementarán las medidas de seguridad adecuadas para estas operaciones.
- d. La ANSAC por medio de sus oficinas técnicas correspondientes, mantendrá supervisión periódica de la efectividad de las medidas de seguridad a efecto de verificar si se cumple con el presente programa en lo que corresponda.

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

- a. Las siguientes instalaciones necesarias para la efectividad y seguridad de las operaciones de la aviación civil, serán consideradas como puntos vulnerables, sensibles e indispensables para la prestación continua de los servicios de aviación civil:
 - 1) Instalaciones de radar, dentro y fuera de los aeropuertos o aeródromos
 - 2) Instalaciones de radio ayudas a la navegación aérea dentro y fuera de los aeropuertos o aeródromos
 - 3) Antenas de radio comunicación aeronáutica
 - 4) Plantas de combustible de aviación y en general todas aquellas instalaciones relacionadas con el almacenamiento y suministro de combustible
 - 5) Sub-estaciones eléctricas y servicios básicos
 - 6) Cualquier otra que determinen las autoridades nacionales competentes
- b. Las instalaciones antes mencionadas, deberán estar protegidas contra actos de interferencia ilícita por la DGAC y las JSA.
- c. Se coordinará con los organismos de seguridad del Estado; en caso de que los sistemas de navegación aérea y otros servicios se encuentren fuera del perímetro del aeropuerto para garantizar la seguridad de las instalaciones.
- d. Las JSA deberán incluir en sus Planes de Contingencia medidas de respuesta para reemplazar una instalación vital o proveer servicios alternos para superar la pérdida de dicha instalación o prevenir un ataque a las mismas debido a un acto de sabotaje u otro acto de interferencia ilícita.

6.9 PROTECCIÓN DE LOS SISTEMAS CRÍTICOS Y DATOS CONTRA CIBERATAQUES

- a. La ANSAC se asegurará de que los administradores de aeropuertos, explotadores de aeronaves o las demás entidades con responsabilidades en la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación definidas en el presente programa u otra documentación nacional pertinentes, identifiquen sus sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones y datos críticos que se empleen para los fines de la aviación civil, y que en función de una evaluación de riesgos elaboren y lleven a la práctica las medidas que correspondan para protegerlos de interferencia ilícita. (OACI/A-17/N-4.9.1) *(Las responsabilidades respecto a esta disposición se encuentran establecidas en este programa para las Administraciones de Aeropuerto, explotadores de aeronaves, agentes acreditados, expedidores reconocidos, entidades autorizadas para aplicar inspección y controles de seguridad a la carga aérea y proveedores de servicios de tránsito aéreo.)*

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

7.1 INSPECCIÓN DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

- a. Las JSA son las responsables de la inspección de los pasajeros de origen y transbordo, así como su equipaje de mano, dentro de los aeropuertos de Guatemala.
- b. De conformidad con el artículo 149 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001 de la Presidencia de la República, todos los pasajeros deben de documentar su equipaje y carga antes de su transportación o embarque y permitir su revisión; en caso que el pasajero se niegue a la revisión, puede solicitarse la intervención de la autoridad competente para que la efectúe. Bajo este precepto, la autoridad de la Policía Nacional Civil –PNC- posee por ley, la facultad constitucional y legal de realizar el registro de cualquier persona y vehículo, por lo que, en el caso de los pasajeros y su equipaje de mano, esta autoridad efectuará el registro de cualquier pasajero y su equipaje de mano ya sea por disposición propia o a requerimiento de las autoridades aeroportuarias.
- c. Todo el personal de seguridad que realice inspecciones a pasajeros deberá estar debidamente identificado, uniformado y pertenecer al mismo sexo de los pasajeros cuando sea necesaria una inspección física.
- d. Las JSA deben establecer medidas para asegurar que todos los pasajeros de origen y su equipaje de mano de las operaciones del transporte aéreo comercial sean inspeccionados antes de abordar una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida. (OACI/A-17/N-4.4.1)
- e. La inspección del pasajero y su equipaje de mano debe realizarse al cien por ciento antes de permitirles el acceso a la zona de seguridad restringida, independientemente de su sexo, nacionalidad, religión, edad o estado de salud, salvo las excepciones contempladas en el apéndice número 03 del presente programa.
- f. El objetivo de la inspección del pasajero y su equipaje de mano, es evitar que por cualquier medio se introduzcan a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados. (OACI/A-17/N-4.1.1)
- g. Las JSA se asegurarán de que se empleen métodos adecuados de inspección que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que los pasajeros lleven sobre su persona o en el equipaje de mano. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera impredecible. (OACI/A-17/N-4.4.2)
- h. Todo artículo o bulto que active la alarma de un equipo o que el personal de seguridad basado en el principio de selección razonada lo considere como sospechoso, o que no pueda ser despachado mediante el proceso de inspección primaria, debe ser dirigido para una inspección secundaria. Se debe negar la entrada a las zonas de seguridad restringidas de todo artículo o bulto que no

pueda ser despachado satisfactoriamente después de completar todo el proceso de inspección.

- i. La inspección primaria de los pasajeros se realizará mediante alguno de los siguientes métodos:
 - 1) Inspección mediante equipo de detección de metales de pórtico, complementado por inspecciones aleatorias e impredecibles mediante inspección manual, equipo de detección de trazas de explosivos –ETD- u otra tecnología aceptada por la DGAC, o;
 - 2) Inspección por escáner corporal, complementado por inspecciones aleatorias e impredecibles mediante inspección manual, equipo de detección de trazas de explosivos –ETD- u otra tecnología aceptada por la DGAC.
- j. Cuando sea necesario resolver alarmas detectadas en la inspección primaria de los pasajeros, se debe realizar una inspección secundaria mediante alguno de los siguientes métodos:
 - 1) Inspección manual, o;
 - 2) Inspección por trazas de explosivos –ETD-, o;
 - 3) Inspección mediante otra tecnología o método aceptado por la DGAC que pueda resolver las alarmas detectadas por inspección primaria.
- k. La inspección primaria del equipaje de mano de los pasajeros se realizará mediante alguno de los siguientes métodos:
 - 1) Inspección por equipo de rayos x convencional complementado por inspecciones aleatorias e impredecibles mediante inspección manual, equipo de detección de trazas de explosivos –ETD- u otra tecnología aceptada por la DGAC, o;
 - 2) Inspección mediante equipo que cuente con sistema de detección de explosivos –EDS-, o;
 - 3) Inspección mediante otra tecnología o método aceptado por la DGAC.
- l. Cuando sea necesario resolver alarmas detectadas en la inspección primaria del equipaje de mano de los pasajeros se debe realizar una inspección secundaria mediante alguno de los siguientes métodos:
 - 1) Inspección manual, o;
 - 2) Inspección mediante equipo de detección de trazas de explosivos –ETD, o;
 - 3) Inspección mediante otra tecnología o método aceptado por la DGAC que pueda resolver las alarmas detectadas por inspección primaria.
- m. La inspección manual como método primario de inspección de pasajeros y su equipaje de mano se llevará a cabo en los siguientes casos:

- 1) Cuando no se cuente con equipo de seguridad o si éste no funciona

debidamente por fallas o por falta de energía eléctrica. En el caso de los pasajeros, se puede utilizar equipo de detección de metales portátiles como método primario y la inspección manual como inspección secundaria, debiéndose aplicar el método de inspección aleatoria correspondiente.

- 2) Cuando así lo dispusieren la DGAC a través de la ANSAC por factores latentes de amenaza y riesgo. Este procedimiento también podrá aplicarse para uno o varios vuelos en específico en virtud de las razones expuestas.
- o. La ANSAC mediante circulares de seguridad establecerá los porcentajes mínimos de inspección secundaria, aleatoria e impredecible en cada uno de los métodos de inspección.
 - p. Las JSA deberán contar con registros de estas inspecciones secundarias, aleatorias e impredecibles a fin de evidenciar que se cumple con el porcentaje mínimo requerido.
 - q. Las JSA establecerán e implementarán estas medidas, basándose en circunstancias locales y los factores de amenaza y riesgo que correspondan. El porcentaje mínimo para realizar estos registros deberán difundirlo a través de medios idóneos a todo el personal que realiza inspección de pasajeros y equipaje de mano. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza a la aviación civil.
 - r. Los procedimientos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano, así como el equipo utilizado figurarán en los PSA de cada aeropuerto.
 - s. El personal de seguridad de la aviación civil debe denegarle el ingreso a la zona de seguridad restringida y el derecho a abordar una aeronave, a los pasajeros que se nieguen a la inspección tanto de su persona como de su equipaje.
 - t. Las zonas de seguridad restringidas que no estén sujetas a medidas permanentes de control del acceso deben ser objeto de registro minucioso antes de su utilización.
 - u. Cada JSA establecerá los emplazamientos de los puntos de inspección de pasajeros y equipaje de mano, conforme sus necesidades operacionales y de infraestructura, así como los recursos disponibles, teniendo en cuenta los factores de facilitación para el flujo de pasajeros, pero sin descuidar la seguridad de la aviación civil.
 - v. Cada JSA se asegurará que los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que aborden una aeronave. Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otros, se aplicarán las medidas siguientes:

- 1) Se desalojará a todas las personas de la zona de seguridad restringida y las JSA se asegurarán que se lleve a cabo una inspección completa del área.
 - 2) Los pasajeros de salida y su equipaje de mano deberán ser sometidos a una inspección antes de permitirles abordar la aeronave.
 - 3) En el caso de que algún pasajero de salida haya tenido acceso a la aeronave, después de que se haya mezclado accidentalmente, también se llevará a cabo una inspección completa de la cabina de la aeronave en cuestión y se procederá conforme el numeral anterior. (OACI/A-17/N-4.4.4)
- w. Los pasajeros que agredan física o verbalmente al personal de seguridad de la aviación, así como al personal de las demás autoridades aeroportuarias o explotadores de aeronaves, serán catalogados como pasajeros perturbadores, y se le denegará el ingreso a la zona de seguridad restringida, el derecho a abordar una aeronave y serán puestos a disposición de las autoridades policiales correspondientes.
- x. Los pasajeros que se expresen con bromas, amenazas o hagan comentarios que atenten contra la seguridad de la aviación civil, serán catalogados como pasajeros perturbadores y se le denegará el ingreso a la zona de seguridad restringida, el derecho a abordar una aeronave y serán puestos a disposición de las autoridades policiales correspondientes.
- y. Cuando a un pasajero se le niegue el ingreso a la zona de seguridad restringida y el derecho a abordar una aeronave, se debe informar al explotador de aeronaves para que tome las medidas pertinentes y se deje constancia de lo sucedido. Cuando ocurran incidentes por pasajeros perturbadores en vuelo o en tierra el explotador de aeronaves debe emitir un reporte respectivo. *En el numeral 4.9.1 y 4.9.2 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, figura un modelo de formulario de reporte de incidentes por pasajeros perturbadores.*
- z. Cuando el personal de seguridad que utiliza medios técnicos, físicos o manuales en los puntos de inspección, detecten objetos sospechosos, estos objetos serán sometidos a una inspección más amplia.
- aa. Cuando el personal de seguridad detecte a los pasajeros artículos considerados como restringidos en los puntos de inspección, dichos artículos serán retirados del alcance de los pasajeros y depositados en un lugar destinado para el efecto el cual debe encontrarse bajo vigilancia y control por parte de las JSA. Sin embargo, ciertos objetos incautados podrán ser transportados en la bodega de la aeronave; o bien, si la autoridades aeroportuarias así lo disponen, podrá retenerlos y devolverlos cuando sean reclamados por el pasajero a su regreso o por personas a quienes le autorice. Los procedimientos relativos al tratamiento de artículos restringidos detectados e incautados en los puntos de inspección deberán normalizarlos y documentarlos las autoridades aeroportuarias.
- bb. Las JSA deberán establecer instrucciones para la eliminación o disposición de los artículos restringidos retenidos en los puntos de inspección.
- cc. Cuando se descubra el transporte clandestino de materiales, sustancias y objetos peligrosos por personas que viajen a bordo de la aeronave, el

comandante, piloto al mando de la misma, o cualquier persona debe dar aviso a las autoridades correspondientes.

- dd. Cada aeropuerto debe poseer una lista de artículos restringidos, la cual debe ser incorporada en los PSA de cada aeropuerto. Para elaborar estas listas se debe atender los criterios descritos en la sección 4.1 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil. No obstante, la ANSAC fundamentada en criterios definidos y sobre la base de una evaluación de riesgos realizados por las autoridades correspondientes podrán incluir otros artículos que considere que puedan atentar contra la seguridad de la aviación civil.
- ee. En el caso que se detecten armas de fuego, explosivos u otros artefactos peligrosos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, se notificará inmediatamente a la autoridad de la policía y se solicitará que los pasajeros en cuestión se sometan a otras investigaciones.
- ff. Todos los requisitos y medidas de seguridad relativos a la inspección de pasajeros de origen y su equipaje de mano deben estar reflejados y detallados en los PSA de cada aeropuerto y también los explotadores de aeronaves deben reflejarlas en sus PSEA. Dichos procedimientos deben ser de carácter confidencial.
- gg. En el apéndice número 03 del presente programa figuran las personas que se encuentran exentas de inspección en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.

7.2 PASAJEROS DE TRANSBORDO Y TRANSITO

- a. Todos los pasajeros del transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de abordar una aeronave, a menos que la República de Guatemala haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con otro Estado miembro de la OACI, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su abordaje en la aeronave de salida en el aeropuerto de transbordo. (OACI/A-17/N-4.4.3)
- b. Las JSA son la autoridad responsable de la inspección de los pasajeros de transbordo y su equipaje de mano en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
- c. Las medidas de seguridad referente a la inspección primaria y secundaria, aleatoria e impredecible de los pasajeros de origen y su equipaje de mano se aplican de la misma manera a las operaciones de transbordo.
- d. Las JSA y los explotadores de aeronaves del transporte aéreo comercial, incluirán en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos apropiados para controlar a los pasajeros de transbordo y tránsito y su equipaje de mano a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave, artículos restringidos.

- e. Las medidas de seguridad establecidas deben evitar que los pasajeros de transbordo y tránsito y su equipaje de mano entren en contacto con otras personas que han sido objeto de inspección. Si ocurriere dicho contacto, los pasajeros y su equipaje de mano se someterán a una nueva inspección antes de abordar una aeronave.
- f. La DGAC por medio de las JSA diseñarán y mantendrán instalaciones y servicios aeroportuarios de manera que se facilite el control de seguridad de los pasajeros de transbordo y en tránsito.
- g. Cada JSA establecerá medidas de seguridad apropiadas para las operaciones de tránsito, a fin de proteger el equipaje de mano de los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito. (OACI/A-17/N-4.4.5)
- h. Los explotadores de aeronaves, deberán establecer medidas de seguridad en sus PSEA, para asegurarse que los pasajeros que vayan a efectuar un transbordo o que estén en tránsito, no dejen artículos en la cabina de las aeronaves.
- i. Los pasajeros en tránsito, podrán permanecer a bordo de la aeronave si así lo permite el explotador de aeronaves, a no ser que tengan que desembarcar por razones técnicas o que sea necesario el registro de la aeronave por razones de seguridad.

7.3 PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN ESPECIALES

7.3.1 PERSONAL DIPLOMÁTICO

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

- e. Las valijas diplomáticas que lleven insignias visibles de un Estado, no serán inspeccionadas por ningún medio, siempre que estén precintadas y la persona que los transporte, presente una identificación y una autorización apropiada para ello, tales como un pasaporte diplomático u oficial o una carta de autorización.
- f. En el caso que un correo diplomático lleve consigo valija diplomática que necesite ser transportada por la plataforma, deberá ser escoltado por el personal de seguridad de la aviación en todos sus desplazamientos hasta el abordaje.

7.3.2 MIEMBROS DE LA REALEZA Y JEFES DE ESTADO

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

7.3.3 MATERIAL CLASIFICADO

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

7.3.4 EXENCIONES EN LA INSPECCIÓN

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

7.3.5 PASAJEROS CON IMPEDIMENTOS, MOVILIDAD REDUCIDA O QUE UTILICEN MARCAPASOS

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

7.3.6 BEBES Y NIÑOS PEQUEÑOS

- a. Todos los pasajeros incluidos los bebés y niños, deben ser inspeccionados, antes de ingresar a una zona de seguridad restringida y abordar una aeronave. No se deberá pedir a los pasajeros adultos que

hagan algo que les separe de su hijo, y deberá pedírseles su autorización si fuera necesario inspeccionar físicamente al niño.

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

7.3.7 MUJERES EMBARAZADAS

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

7.3.8 PERSONAS Y ARTÍCULOS RELIGIOSOS

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

7.3.9 CASOS NO CONTEMPLADOS

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

7.3.10 INSPECCIÓN EN PRIVADO

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

- b. Las JSA deben plasmar en su documentación los procedimientos específicos para este tipo de pasajeros y pertenencias.

7.4 TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS

- a. El transporte de armas de fuego en las aeronaves del transporte aéreo comercial está prohibido salvo los casos contemplados en el presente programa bajo el cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales aplicables.

7.4.1 TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO EN LA CABINA DE PASAJEROS

- a. Los explotadores de aeronaves se asegurarán que para que los agentes del mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en el cumplimiento de su deber, se exija una autorización especial de conformidad con la legislación nacional. (OACI/A-17/N-4.7.4)
- b. Únicamente a los oficiales de seguridad a bordo de aeronaves (IFSO), oficiales encargados de cumplir la ley (LEO) o que acompañan personas deportadas o bajo custodia y oficiales de gobierno encargados de brindar escolta oficial, podrán ser autorizados para portar armas de fuego en la cabina de pasajeros de la aeronave bajo las medidas de seguridad previstas en el presente programa y en el PSEA del explotador de aeronaves.
- c. La autoridad designada responsable del examen y aprobación de solicitudes de tenencia autorizada de armas de fuego en la cabina de pasajeros por parte de los LEO y otras personas autorizadas que actúen en el desempeño de sus funciones, es la DGAC por medio de la ANSAC en coordinación con la PNC, cumpliendo con los requisitos legales correspondientes.
- d. Para que se pueda otorgar esta autorización las entidades interesadas deberán realizar una solicitud por escrito a la aerolínea presentando lo siguiente:
 - 1) La solicitud deberá realizarse por lo menos con 24 horas de anticipación a la fecha prevista del vuelo, la cual deberá estar firmada por la persona de mayor jerarquía del organismo solicitante.
 - 2) Información detallada respecto al itinerario de las personas armadas.
 - 3) La justificación de la necesidad del transporte del arma durante el vuelo.
 - 4) Una declaración de que el oficial que viajará armado ha sido entrenado en el uso de armas de fuego.

- e. El personal armado autorizado deberá identificarse ante el explotador de aeronaves, la policía o el aeropuerto presentando sus credenciales correspondientes y el despacho escrito para transportar el arma.
- f. Los Estados solicitantes que por la naturaleza de su necesidad requieran personal armado a bordo de aeronaves (IFSO), deben canalizar su solicitud de autorización por escrito a través de la DGAC.
- g. La DGAC por medio de la ANSAC considerarán las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo –IFSO-, puedan viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de autorización, sólo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto. (OACI/A-17/N-4.7.5)
- h. Los Estados podrían considerar establecer un MoU o un acuerdo bilateral similar a fin de aclarar las disposiciones para el despliegue de los IFSO.
- i. Si la República de Guatemala decide emplear a oficiales de seguridad de a bordo IFSO, la DGAC a través de la ANSAC se asegurará que se trate de funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave, y cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realice la autoridad competente. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial. (OACI/A-17/N-4.7.7)
- j. Los explotadores de aeronaves que transporten a personas autorizadas para llevar armas de fuego en la cabina deberán:
 - 1) Requerir a dichos pasajeros la autorización especial para transportar armas de fuego en cabina de pasajeros.
 - 2) Requerir a los pasajeros sus credenciales, como una tarjeta de identidad de policía que contenga el nombre, la función y la fotografía del oficial y el permiso para llevar un arma de fuego.
 - 3) Requerir que el personal armado, firme un documento que contiene las instrucciones para asegurarse del pleno conocimiento de las reglas y reglamentos relativos al transporte, riesgo y uso de armas a bordo de una aeronave. *(Figura un ejemplo en la guía 4.2 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.)*
 - 4) Asegurarse de que se ha informado al piloto al mando y a todos los miembros de la tripulación sobre el número de personas armadas y el lugar en que se encuentra el asiento de cada uno de ellos. Si a bordo de la aeronave hay más de un oficial armado, cada uno de ellos debe estar notificado del lugar en que se encuentra el asiento del otro oficial armado. (OACI/A-17/N-4.7.8)
 - 5) No servir bebidas alcohólicas a las personas que viajan armadas.

- 6) Asegurarse que las armas y municiones guardadas se devuelvan en condiciones de seguridad en un lugar apropiado a los oficiales encargados de hacer cumplir la ley, cuando arriben en un aeropuerto de la República de Guatemala.
 - 7) Asegurar que el personal armado reciba instrucciones relativas a las reglas y la reglamentación pertinentes al porte de armas en el Estado de llegada, así como en el Estado de salida y aquellos de cualquier parada intermedia;
 - 8) Garantizar que el Estado de destino u otros Estados donde se han planeado paradas en ruta hayan autorizado el porte de armas;
 - 9) Notificar a las entidades de recepción en el aeropuerto de llegada acerca del porte de armas;
 - 10) Establecer en sus PSEA las medidas de seguridad respecto a tenencia de armas en la cabina de las aeronaves.
- k. La tenencia de armas de fuego a bordo de aeronaves se efectuará sin perjuicio de lo establecido en el decreto 15-2009 del Congreso de la República, Ley de Armas y Municiones y su Reglamento.

7.4.2 TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS DE FUEGO EN LUGARES INACCESIBLES DURANTE EL VUELO

- a. Se permite a los explotadores de aeronaves transportar armas de fuego en lugares fuera de la cabina de pasajeros en las siguientes condiciones:
 - 1) Que el pasajero mediante una declaración escrita manifieste que el arma está descargada; además, una persona autorizada y debidamente calificada de la Policía Nacional Civil, deberá inspeccionarla físicamente en un lugar apropiado en el aeropuerto para asegurarse que el arma está descargada.
 - 2) Las municiones deberán transportarse en la bodega de la aeronave por separado del arma de fuego en un contenedor adecuado y de acuerdo con las instrucciones técnicas del Documento 9284 de la OACI.
 - 3) Se debe colocar el arma y las municiones en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo. (OACI/A-17/N-4.7.6)
- b. El arma debe estar debidamente protegida por el explotador de aeronaves contra acceso no autorizado, desde el momento en que se acepta para su transporte hasta ser cargada en la aeronave.
- c. Las JSA son responsables de establecer el recinto adecuado para la revisión de las armas de fuego a transportarse de acuerdo a la literal a. inciso 1) de esta sección.

- d. El explotador de aeronaves debe establecer en sus PSEA las medidas de seguridad respecto a transporte de armas de fuego en lugares inaccesibles.
- e. Además de las medidas indicadas en esta sub sección, los pasajeros que intenten viajar con un arma de fuego y municiones personales están obligados ante el explotador de aeronaves a:
 - 1) Identificarse en el momento de la presentación;
 - 2) Presentar toda la documentación pertinente, que puede incluir una licencia o permiso para armas de fuego, un permiso de exportación e importación y cualquier otra autorización de las autoridades nacionales competentes; y
 - 3) Firmar una declaración escrita de que conocen y han aceptado las condiciones bajo las cuales han de transportarse el arma y las municiones. *(Un ejemplo figura en la guía 4.3 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.)*
 - 4) La tenencia de armas de fuego a bordo de aeronaves se efectuará sin perjuicio de lo establecido en el decreto 15-2009 del Congreso de la República, Ley de Armas y Municiones y su Reglamento.

7.5 PERSONAS BAJO CUSTODIA Y BAJO CONTROL ADMINISTRATIVO

- a. En la presente sección se definen los requisitos en Guatemala para los transportistas aéreos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos. (OACI/A-17/N-4.7.1)
- b. Los explotadores de aeronaves coordinarán con la JSA la aplicación de las medidas de seguridad para el transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- c. Los explotadores de aeronaves establecerán una política respecto a las limitaciones sobre el número de pasajeros a ser transportados en un mismo vuelo de acuerdo a la categoría del pasajero, salvo los casos previstos en el presente programa.
- d. Los requisitos descritos en la presente sección se aplicarán a los pasajeros inadmisibles, deportados y pasajeros bajo custodia judicial.

7.5.1 REQUISITOS DE NOTIFICACIÓN

- a. Las autoridades penitenciarias, migratorias o policiales deberán informar a los explotadores de aeronaves en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse controles de seguridad apropiados. (OACI/A-17/N-4.7.3)

- b. El explotador de aeronaves deberá informar al piloto al mando del vuelo en los casos que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse controles de seguridad apropiados. (OACI/A-17/N-4.7.3)
- c. Las autoridades correspondientes de acuerdo al inciso a. de esta sección deben notificar por escrito y con suficiente antelación a los explotadores de aeronaves y estos a su vez a los pilotos al mando la siguiente información:
- 1) Datos sobre la naturaleza y el número de pasajeros potencialmente perturbadores que vayan a ser transportados;
 - 2) Identidad de los pasajeros y razón de su traslado;
 - 3) Nombres y títulos de los oficiales de custodia, si los hubiera;
 - 4) Una evaluación de riesgo del pasajero cuya información incluya la razón por la cual se asigna o no se asigna custodia;
 - 5) Disposiciones previas sobre los asientos, si fueran necesarias; y
 - 6) Naturaleza de los documentos disponibles, como, por ejemplo: la orden judicial o administrativa que ordena su traslado
- d. Las autoridades correspondientes notificarán por lo menos con 24 horas de anticipación al explotador de aeronaves correspondientes, el requerimiento de transporte de pasajeros obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, tales como personas deportadas o personas bajo custodia judicial. El explotador de aeronaves debe poner en conocimiento del piloto al mando que es necesario transportar a este tipo de pasajero durante los preparativos previos al vuelo y antes de que el pasajero suba a bordo.
- e. Si se trata de una persona no admisible, las autoridades migratorias correspondientes deben notificar al explotador de la aeronave de llegada, sin demora, y el mismo día de la llegada del pasajero, de la necesidad de transportar a una persona no admisible. El plazo para notificar al explotador de aeronaves respecto a una persona no admisible, incluida la razón de la negativa, es la hora de cierre de la presentación para el vuelo de salida prevista. El explotador de aeronaves debe poner en conocimiento del piloto al mando que es necesario transportar a este tipo de pasajero durante los preparativos previos al vuelo y antes de que el pasajero suba a bordo.
- f. Si se trata de una persona deportada, las autoridades penitenciarias, migratorias o policiales correspondientes deben informar al explotador de aeronaves y este a su vez al piloto al mando, sobre la deportación, incluida la razón de la expulsión de la persona y de si se asigna o no a un oficial de custodia durante los preparativos previos al vuelo.
- g. Si se tratare de personas bajo custodia judicial, la notificación escrita debe indicar toda información pertinente que pudiera ayudar al explotador a

evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo, tomando en cuenta la peligrosidad del pasajero en mención conforme lo establecido en la sección 7.5.2 del presente programa.

- h. Si una persona está obligada a abandonar el país, por haber sido sometida a una orden de deportación, la autoridad correspondiente, comunicará a las autoridades de los Estados de tránsito y de repatriación la identidad de dicha persona, los motivos por los que se transporta y una evaluación de cualquier amenaza que la misma presente.
- i. Antes de abordar a un pasajero deportado por razones judiciales, los explotadores de aeronaves deben verificar con las autoridades homólogas en los puntos de tránsito y en el de destino final si las condiciones para el viaje son aceptables para ellas.

7.5.2 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

- a. Los explotadores de aeronaves que proporcionan servicios desde la República de Guatemala deberán incluir en sus PSEA y demás documentación relacionada a seguridad, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de sus aeronaves cuando viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos. (OACI/A-17/N-4.7.2)
- b. El explotador de aeronaves que haya transportado a una persona inadmisibles para su ingreso a la República de Guatemala, será responsable de proveer el retorno de la misma, lo más pronto posible.
- c. No obstante, lo descrito en las literales anteriores, cuando se transporten a pasajeros que estén obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales y administrativos, deberán observarse las medidas de seguridad antes y durante el vuelo con personas no admisibles, deportadas o bajo custodia judicial a bordo, las cuales se detallan a continuación:
 - 1) El número de pasajeros potencialmente perturbadores debe ser limitado de conformidad con la evaluación de riesgos, razón por la que se deporta a la persona del Estado y el tamaño de la aeronave.
 - 2) Cuando se realice la evaluación de riesgos del pasajero, debe tomarse en cuenta los antecedentes del mismo, el comportamiento pasado y actual, lo relacionado con los medios de comunicación y otros aspectos pertinentes que pongan en riesgo la seguridad de los vuelos.
 - 3) En el caso de pasajeros deportados las autoridades nacionales competentes en conjunto con los explotadores de aeronaves pueden considerar si se le asigna un oficial de custodia durante los preparativos previos al vuelo. En este caso, las autoridades correspondientes deberán proporcionar uno o más oficiales de custodia para acompañar a una persona deportada si una

evaluación indica que el pasajero podría ofrecer resistencia o constituir un riesgo para la seguridad durante el vuelo.

- 4) Las personas bajo custodia judicial siempre deben ser custodiadas por uno o más oficiales, según la evaluación de riesgos, la naturaleza, la categoría y el número de pasajeros potencialmente perturbadores que viajan en el mismo vuelo. Para ello, se establecen los siguientes criterios:
 - a) Si no se considera peligroso, debe ir custodiada al menos por un oficial encargado de hacer cumplir la ley;
 - b) Si se considera peligroso, debe ir custodiada por dos o más oficiales encargados de hacer cumplir la ley.
 - c) No obstante la presencia de oficiales de custodia, en ningún vuelo debe permitirse más de un pasajero peligroso.
- 5) En todo caso, el número de oficiales de custodia adicionales necesarios para cada situación, deben determinarlo coordinadamente las autoridades competentes y el explotador de aeronaves.
- 6) Las identidades de los pasajeros bajo custodia judicial y sus nacionalidades deben ser reveladas al explotador de aeronaves.
- 7) Toda la información y las medidas de seguridad a implementarse sobre el transporte de pasajeros potencialmente perturbadores debe ponerse en conocimiento del piloto al mando por parte del explotador de aeronaves durante los preparativos previos al vuelo y antes de que los pasajeros suban a bordo.
- 8) El itinerario del vuelo debe mantenerse reservado y no ser revelado al público;
- 9) Los pasajeros y el equipaje de mano y bodega deben ser sometidos a registros de seguridad rigurosos y adicionales;
- 10) Las personas no admisibles, deportadas o bajo custodia deben embarcarse antes que los demás pasajeros y se debe informar al piloto al mando sobre el lugar de los asientos de esos pasajeros y de los oficiales de custodia. Asimismo, este tipo de pasajeros deberán desembarcar después de que los demás pasajeros hayan abandonado la misma.
- 11) Los asientos deben ser asignados lo más lejos posible al fondo de la cabina, pero no en un lugar adyacente a una puerta o a una salida de emergencia, y estar en una hilera de dos o más asientos, con por lo menos un oficial de custodia sentado entre un pasajero potencialmente perturbador y el pasillo.

- 12) Los oficiales de custodia deben asegurarse, que el pasajero potencialmente perturbador, no lleva consigo contrabando, armas, cerillas u otros artículos restringidos que pudieran poner en riesgo la seguridad de los pasajeros y la aeronave en la que sean transportados.
- 13) Los oficiales de custodia no deben transportar a bordo de la aeronave, porras, gases lacrimógenos ni otros artefactos similares que generen gases y que pueden incapacitar a una persona.
- 14) Los oficiales de custodia deben identificarse debidamente ante el personal de seguridad en servicio y el personal auxiliar de a bordo, solicitando que se notifique al piloto al mando, su presencia a bordo y el asiento que ocupan, debiendo el piloto acusar recibo de esa información.
- 15) Las personas bajo custodia deberán ir acompañados y estar vigilados en todo momento, inclusive cuando vayan a los sanitarios.
- 16) No deben servirse bebidas alcohólicas a los pasajeros potencialmente perturbadores ni a los oficiales de custodia.
- 17) A discreción de los oficiales de custodia, se puede servir comida y bebidas no alcohólicas a los pasajeros bajo custodia, pero no deben ir acompañadas de cubiertos de metal ni cuchillos.
- 18) Dependiendo de la evaluación de riesgos, debe haber dispositivos de sujeción para uso de los oficiales de custodia. El uso de dispositivos de sujeción por un oficial de custodia debe estar limitado a las necesidades reales y ser conforme a las leyes del Estado que tenga jurisdicción sobre el pasajero y a la política aplicable del explotador de aeronaves.

7.5.3 DERECHO DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES Y DEL PILOTO AL MANDO

- a. Sin perjuicio de lo regulado en los Convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil, en el caso que viajen pasajeros bajo custodia, los explotadores de aeronaves deben advertir a los oficiales de custodia acerca del peligro posible para la seguridad del vuelo si se ven obligados a intervenir durante un acto de interferencia ilícita, actuando sin instrucciones del piloto al mando.
- b. El explotador de aeronaves y el piloto al mando tiene derecho de negarse de transportar a un pasajero potencialmente perturbador justificando la razón de la negativa con base a la política del explotador de aeronave relativa al número de tales personas que pueden ser transportadas en determinado vuelo o cuando exista preocupación con respecto a la seguridad de la aviación y la seguridad operacional del vuelo en cuestión.

7.6 EQUIPAJE DE BODEGA:

7.6.1 ACEPTACIÓN Y PROTECCIÓN

- a. Los explotadores de aeronaves se asegurarán de que el equipaje de bodega se acepte para su transporte únicamente de pasajeros titulares de un pase de abordar.
- b. Los explotadores de aeronaves se asegurarán que todo el equipaje de bodega destinado a transportarse en una aeronave del transporte aéreo comercial se proteja contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte, o bien, se transfiera a otro explotador. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave. (OACI/A-17/N-4.5.3)
- c. El equipaje procedente de lugares que no sean mostradores de presentación de aeropuerto, el explotador de aeronaves debe protegerlo desde el lugar en que se acepta para ser transportado hasta que se coloque a bordo de una aeronave.
- d. El acceso a los lugares en que hay equipaje de bodega inspeccionado debe controlarse a fin de impedir el acceso no autorizado la manipulación indebida y la introducción de artículos restringidos o artefactos explosivos en el equipaje de bodega.
- e. Los principios que rigen para la protección del equipaje de bodega serán los siguientes:
 - 1) El equipaje de bodega debe mantenerse vigilado en todo momento.
 - 2) Antes de cargarlo, el equipaje de bodega inspeccionado debe mantenerse en el área de clasificación de equipaje o en otra zona de depósito de un aeropuerto a la cual únicamente tengan acceso las personas autorizadas e inspeccionadas; si este principio no se cumple, deberá proporcionarse escolta de seguridad al equipaje de bodega en todo momento o transportar el equipaje en un carro o vehículo cubierto y cerrado.
 - 3) Toda persona que entre sin autorización en un área de reunión o depósito del equipaje debe ser interpelada y pedírsele que se identifique, y escoltarla para que salga de esa zona; para ello se requerirá el apoyo de la Policía Nacional Civil.
 - 4) Todo empleado autorizado que opere en las áreas de clasificación y depósito del equipaje deberá tener conciencia de la seguridad y deben dar aviso al personal de seguridad del aeropuerto acerca de la presencia de personas no autorizadas o de situaciones sospechosas.

- 5) El equipaje de bodega de origen y de transferencia, incluido el que se transfiere directamente de una aeronave a otra cuando esto es permitido, no debe ser dejado sin vigilancia sobre la plataforma ni junto a la aeronave; y
 - 6) El acceso a las oficinas de objetos perdidos en la terminal de pasajeros debe estar restringido para prevenir la manipulación indebida del equipaje extraviado.
 - 7) En situaciones de intensificación de amenaza es necesario proporcionar escolta desde el área de clasificación de equipaje hasta la aeronave o transportar el equipaje en un carro o vehículo cubierto y cerrado.
- f. El equipaje de bodega inspeccionado que se encuentre desatendido o sin protección será considerado como sospechoso, en cuyo caso la autoridad aeroportuaria dispondrá que este sea nuevamente inspeccionado. El equipaje de bodega de origen y de transferencia, incluido el que se transfiere directamente de una aeronave a otra cuando esto es permitido, no debe ser dejado sin vigilancia sobre la plataforma ni junto a la aeronave.
- g. Los explotadores de aeronaves podrán facturar equipaje fuera de las terminales aéreas, con autorización escrita de la ANSAC. El procedimiento de autorización será gestionado a través del DNOSAC. Los requisitos para autorizar este procedimiento es el siguiente:
- 1) Solicitud por escrito del explotador de aeronaves.
 - 2) Autorización del PSEA.
 - 3) Inspección técnica de Seguridad al explotador de aeronaves con el objetivo de verificar si las medidas de seguridad aplicadas fuera del lugar de presentación de la terminal aérea cumplen los requisitos del presente programa.
 - 4) Autorización de la ANSAC, previo informe del DNOSAC.
- h. Los explotadores de aeronaves deberán proporcionar a las JSA copia de la autorización para facturar fuera de la terminal aérea, así como la descripción del procedimiento de aceptación, transporte y protección de este equipaje.
- i. El DNCCSAC mantendrá una vigilancia continua a estas operaciones para verificar si se cumplen con los requisitos del presente programa.
- j. Los explotadores de aeronaves son responsables de que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial, sea entregado a las JSA para su inspección.
- k. El personal que transporte el equipaje de bodega hasta las aeronaves o a partir de las mismas, se mantendrá alerta para impedir que se coloquen equipajes o paquetes en las cintas transportadoras, carros o vehículos y

- que el equipaje cargado en los carros quede sin vigilancia en zonas accesibles al público.
- i. El explotador de aeronaves debe establecer medidas de seguridad apropiadas en sus PSEA para la protección y depósito del equipaje no acompañado.
 - m. El explotador de aeronaves, asegurará que su personal, en especial los agentes de presentación y facturación y el personal de manipulación del equipaje, reciban instrucción específica en seguridad y supervisión permanente en la aplicación de los trámites de registro e inspección.
 - n. Estarán exentos de presentarse en la zona de inspección de equipajes: el Presidente Constitucional de la República, el Vicepresidente de la República, Jefes de Estados y de la Realeza de Gobiernos de otros países, el Presidente de la Corte Suprema de Justicia, el Presidente del poder legislativo, además de Dignatarios y personalidades en misión oficial; sus respectivos cónyuges y descendientes directos, siempre y cuando viajen acompañados del titular a quien se beneficia con la excepción.
 - o. Cuando viaje una persona que figure en la lista anterior deberá notificarse previamente al explotador de aeronaves y conjuntamente a las JSA para que realicen los arreglos de viaje de dichas personas de manera que puedan tomarse disposiciones especiales, a cargo de un agente responsable o de un representante autorizado del explotador, en el lugar donde se presentará antes de abordar la aeronave.

7.6.2 COTEJO DEL EQUIPAJE DE BODEGA CON LOS PASAJEROS

- a. Los explotadores de aeronaves del transporte aéreo comercial se asegurarán de no transportar el equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección apropiada. Además, se aplicarán procedimientos apropiados para asegurarse de que se descargue de la aeronave el equipaje de bodega de todo pasajero que desembarque en un aeropuerto de Guatemala y este sea una escala anterior a su punto de destino final. (OACI/A-17/N-4.5.4)
- b. El explotador de aeronaves podrá transportar equipaje no acompañado por motivos no voluntarios al pasajero interesado, siempre y cuando el mismo se encuentre identificado como tal y sea sometido a una inspección apropiada. Las medidas y procedimientos de seguridad para el equipaje no acompañado deben figurar en los PSEA.
- c. Los explotadores de aeronaves transportarán únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con las normas de seguridad descritas en este programa y las medidas adoptadas por el aeropuerto o aeródromo; y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el explotador de aeronaves. Se debe dejar

constancia de que ese equipaje cumple con esos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo. (OACI/A-17/N-4.5.6)

- d. El explotador de aeronaves debe asegurarse que cada entrada de equipaje no acompañado en el manifiesto debe indicar claramente la condición de ese equipaje junto con el número de talón de identificación del equipaje. Asimismo, se debe mantener por separado un registro de equipaje de bodega no acompañado.
- e. El explotador de aeronaves se asegurará que el equipaje no acompañado aceptado como carga, deba ser tratado como carga no segura; y estar sujeto a controles de seguridad apropiados. Para este caso véase el numeral 7.7.1 literal a. del presente programa.
- f. Los explotadores de aeronaves deberán aplicar, además de procedimientos de cotejo del equipaje, medidas de seguridad apropiadas para el inventario manual o automatizado de talones de identificación de equipaje, a fin de evitar todo uso no autorizado de dichos talones.
- g. Los explotadores de aeronaves, serán responsables de la protección de la documentación del vuelo, para evitar que pueda ser utilizada para ingresar equipajes desconocidos en el sistema.
- h. Debe descargarse el equipaje de bodega de todo pasajero a quien se le haya negado el abordaje, por motivos de seguridad o por su negativa a someterse a los procedimientos de seguridad.
- i. El explotador de aeronaves será responsable de la validación y autorización del cotejo del equipaje.
- j. Si el explotador de aeronaves determina que una pieza de mano al momento de abordar en la cabina de pasajeros debe ser transportado en la bodega de la aeronave, incorporará los datos de ese equipaje en el sistema utilizado para equipaje de bodega, a fin de establecer un cotejo adecuado y completo entre el equipaje de bodega y los pasajeros.
- k. El explotador de aeronave es responsable de mantener registro del cotejo del equipaje de bodega.
- l. El equipaje de bodega descargado de una aeronave que no ha sido reclamado por ningún pasajero debe ser investigado y si no se encuentra una explicación satisfactoria debe ser retirado a una zona en que no pueda constituir algún peligro. Deben aplicarse medidas de seguridad apropiadas de inspección lo más pronto posible para este tipo de equipajes, para asegurarse que el mismo no contiene ningún artefacto explosivo o cualquier otro artículo restringido que pueda comprometer la seguridad de la aviación civil. Este tipo de equipajes deben mantenerse en un lugar seguro hasta que lo reclame su propietario o se elimine en condiciones de seguridad de conformidad con los procedimientos locales.

7.6.3 INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA

- a. Las JSA adoptarán medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de abordarlo a una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida. Los procedimientos para una inspección apropiada del equipaje de bodega figurarán en los PSA. (OACI/A-17/N-4.5.1)
- b. Las JSA son los entes responsables de la inspección del equipaje de bodega.
- c. El equipaje de la tripulación se deberá someter a los mismos métodos de inspección que el de los pasajeros.
- d. La inspección del equipaje de bodega se podrá realizar por los medios técnicos o de otro tipo que sean apropiados, para evitar se introduzcan a bordo de las aeronaves, armas, explosivos, artículos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita. (OACI/A-17/N-4.1.1)
- e. Las JSA se asegurarán de que se empleen métodos de inspección adecuados que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos en el equipaje de bodega. Las normas para aplicación del presente requisitos están definidas en esta sección y en la 7.6.4. (OACI/A-17/N-4.5.2)
- f. Los métodos aceptables de inspección primaria del equipaje de bodega incluirá como mínimo uno de los métodos siguientes:
 - 1) Inspección por rayos X convencional, combinada con un porcentaje mínimo de inspección secundaria, aleatoria e impredecible mediante inspección física, inspección mediante equipo de detección de trazas de explosivos –ETD-, o mediante otra tecnología aceptada por la DGAC, o;
 - 2) Sistemas de detección automatizada de explosivos (EDS) a través de tecnologías aceptadas por la DGAC a través de la ANSAC.
- g. El registro manual como método primario de inspección del equipaje de bodega se llevará a cabo en los siguientes casos:
 - 1) Cuando no se cuente con equipo de seguridad o si éste no funciona debidamente por fallas o por falta de energía eléctrica;
 - 2) Cuando a juicio de las autoridades aeroportuarias se considere que es el método más apropiado para la inspección de determinada pieza aceptada como equipaje de bodega; para tal efecto se debe dejar constancia del método aplicado y las circunstancias respecto a la decisión tomada.

- 3) Cuando así lo dispusiere la DGAC a través de la ANSAC por factores latentes de amenaza y riesgo. Este procedimiento también podrá aplicarse para uno o varios vuelos en específico en virtud de las razones expuestas.
- h. La valija diplomática no será sujeta a inspección de conformidad con el Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas, que establece que toda valija diplomática “no podrá ser abierta ni retenida” (artículo 27, párrafo 3) En este sentido, la valija diplomática sea como equipaje de mano o de bodega, estará exenta de inspección. El resto de equipaje de mano y de bodega del agente diplomático debe ser inspeccionado normalmente.
- i. Las piezas de mano o pertenencias que entrega el pasajero en la puerta de embarque o al lado de la aeronave para colocarlo en la bodega de la misma, deberá aplicarse medidas de seguridad específicas (*Ver sección 4.5 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil*).

7.6.4 INSPECCIONES SECUNDARIAS, ALEATORIAS E IMPREVISIBLES

- a. Todo artículo o bulto del equipaje de bodega que active la alarma de un equipo o que el personal de seguridad basado en el principio de selección razonada lo considere como sospechoso, o que no pueda ser despachado mediante el proceso de inspección primaria, debe ser dirigido para un registro manual o ser sometido a otro método de inspección, mediante otra tecnología de inspección aceptada por la DGAC como los ETD, sistemas de detección de explosivos, o una combinación de los mismos. Se debe negar el embarque de todo artículo o bulto que no pueda ser despachado satisfactoriamente después de completar todo el proceso de inspección.
- b. Si en la inspección se detecta un equipaje que presente sospechas razonables respecto a su contenido, la autoridad aeroportuaria notificará al explotador de aeronaves para que se adopte el procedimiento establecido para descartar o confirmar el transporte de un elemento prohibido o restringido que pueda poner en riesgo la seguridad del vuelo.
- c. Se deben establecer y aplicar medidas disuasivas adicionales, así como inspecciones físicas al azar del equipaje de bodega con el objetivo de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos en el equipaje de bodega así como otros artículos restringidos para su transporte.
- d. Las JSA deben realizar a una proporción de bultos de equipaje de bodega una inspección secundaria empleando los principios de selección motivada, aleatoriedad e imprevisibilidad, siempre que sea posible. Los métodos de inspección que han de aplicarse pueden incluir registro manual.
- e. La ANSAC mediante circular de seguridad establecerá los porcentajes mínimos de inspección secundaria, aleatoria e impredecible en cada uno de los métodos de inspección. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza a la aviación civil según lo establecido en los planes de contingencia.

- f. Las JSA deberán contar con registros de estas inspecciones secundarias a fin de evidenciar que se cumple con el porcentaje mínimo requerido.
- g. Las JSA establecerán e implementarán estas medidas, basándose en circunstancias locales y los factores de amenaza y riesgo que correspondan. El porcentaje mínimo para realizar estos registros deberán difundirlo a través de medios idóneos a todo el personal que realiza inspección del equipaje de bodega.

7.6.5 EQUIPAJE DE BODEGA DE TRANSBORDO

- a. Las JSA asegurarán que el equipaje de bodega destinado al transbordo, se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que la República de Guatemala haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con otro Estado miembro de OACI, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo. Dichos arreglos deben basarse en acuerdos bilaterales, un memorando de entendimiento o acuerdos relativos a un punto único de inspección. (OACI/A-17/N-4.5.5)
- b. Los explotadores de aeronaves se asegurarán de que dicho equipaje no se transporte hasta que se confirme que el correspondiente pasajero ha subido a bordo de la aeronave.
- c. Las medidas de seguridad referente a la inspección primaria, secundaria, aleatoria e imprevisible del equipaje de bodega de origen se aplican de la misma manera a las operaciones de transbordo.

7.7 CARGA AÉREA Y CORREO

7.7.1 INSPECCIÓN Y PROTECCIÓN

- a. Los agentes acreditados, expedidores reconocidos, explotadores de aeronaves, u otra entidad autorizada por la DGAC y cumpliendo las normas para su funcionamiento establecidas en el presente programa, serán las responsables de asegurarse que la carga y correo se sometan a controles de seguridad apropiados, incluida la inspección cuando sea factible, antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial. (OACI/A-17/N-4.6.1)
- b. La disposición anterior aplica para las aeronaves del transporte comercial de pasajeros y aeronaves exclusivamente de carga.
- c. La ANSAC establecerá un proceso de seguridad de la cadena de suministro, que incluya la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos y entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga aérea y el correo. (Véase la guía

4.10, 4.11 y 4.12, del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.)
(OACI/A-17/N-4.6.2)

- d. Las entidades participantes del proceso de seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea y el correo involucran a los explotadores de aeronaves, explotadores de terminales de carga, agentes acreditados, expedidores reconocidos, empresas prestadoras de servicios y cualquier otra entidad autorizada por la autoridad competente.
- e. La DGAC a través de la ANSAC es la entidad facultada para aprobar al agente acreditado y a los expedidores reconocidos y cualquier otra entidad para que puedan aplicar inspecciones y otros controles de seguridad a la carga aérea y el correo.
- f. La solicitud para aprobación como agente acreditado, expedidor reconocido o cualquier otra entidad autorizada para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga aérea y el correo se dirigirá a la DGAC a través de la ANSAC y será gestionada por el DNOSAC. Dicha solicitud deberá ir acompañada del programa de seguridad correspondiente.
- g. El DNOSAC al verificar el cumplimiento de los requisitos correspondientes en el programa de seguridad, coordinará realizar una inspección técnica de seguridad con el solicitante. *(Todo lo concerniente a este proceso de aprobación está detallado en la sección 4.10.1, 4.10.2 y 4.10.3 o el 4.12.1, 4.12.2 y 4.12.3, del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil).*
- h. Finalizada en forma satisfactoria la verificación de requisitos y la corrección de observaciones de la inspección de seguridad; el DNOSAC trasladará el expediente a la ANSAC y esta a su vez a la DGAC para su autorización por medio del Director General.
- i. El DNCCSAC mantendrá vigilancia continua a los agentes acreditados, expedidores reconocidos, explotadores de aeronaves y a cualquier entidad autorizada para aplicar controles de seguridad e inspección de la carga y el correo.
- j. El agente acreditado, el expedidor reconocido y cualquier entidad autorizada para la aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo deberán elaborar, implementar y mantener actualizado un programa de seguridad que satisfaga los requisitos del presente programa. El programa debe establecer las medidas de seguridad física y controles de seguridad a la carga y el correo, el proceso de la cadena de suministro segura y la cadena de custodia de la carga aérea y el correo, verificación de antecedentes, selección y contratación, instrucción del personal; así también los procedimientos de aceptación, almacenamiento, protección y métodos de inspección según la naturaleza de la carga y el correo; documentación de seguridad de la carga y el correo, entre otras.
- k. El programa de seguridad deberá elaborarse con base a la plantilla modelo que figura en el texto de orientación establecido en la sección 4.10.2 o 4.12.3 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.

- l. El DNOSAC revisará el programa y será aprobado por la ANSAC. En este caso, el DNOSAC proporcionará listas de cumplimiento o listas de verificación a los interesados para la elaboración de los programas de seguridad correspondientes.
- m. La carga aérea o correo que será sometida a inspección, deberá llevarse a cabo utilizando uno o varios métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío. *(ver texto de orientación establecido en la sección 4.11.1 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.)* (OACI/A-17/N-4.6.10)
- n. A fin de mantener la seguridad, a los animales vivos transportados como carga, deben aplicárseles controles de seguridad apropiados.
- o. Todos los objetos que acompañan los animales vivos, tales como bolsas de alimentos, jaulas y contenedores deben ser sometidos a controles de seguridad apropiados o a una inspección eficaz y apropiada.
- p. Antes de aceptar un envío de animales vivos, los explotadores de aeronaves deben asegurarse de que el envío coincide con la descripción que figura en la carta de porte aéreo.
- q. El explotador de aeronaves, establecerá y se asegurará de implementar medidas y procedimientos de seguridad cuando transporte restos humanos por vía aérea.
- r. Debido a su naturaleza especial, puede no ser apropiado inspeccionar ciertos tipos de carga y correo. En tales casos, el explotador de aeronaves y/o el agente acreditado o cualquier entidad autorizada para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo, deben establecer y aplicar procedimientos y medidas de seguridad alternativas para cerciorarse de que un envío pueda transportarse en una aeronave del transporte aéreo comercial. En cualquier caso en el que no sea factible la inspección debido a la naturaleza del envío, este debe estar acompañado de la documentación oficial y legal; asimismo, el expedidor deberá indicar y certificar su contenido y que no representa ningún peligro para el ser humano o a la integridad de la aeronave.

Tales excepciones pueden aplicarse a:

- 1) Valijas diplomáticas oficiales, de conformidad con las disposiciones de la Convención de Viena y el presente programa.
- 2) Vacunas y otros artículos médicos perecederos;
- 3) Elementos esenciales para mantener la vida, tales como sangre, productos sanguíneos, médula ósea y órganos humanos;
- 4) Materiales radiactivos embalados de acuerdo con las *Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc. 9284) de la OACI e identificados como tales, o artículos

que pongan en peligro la vida o salud de los inspectores si se inspeccionan por los medios comunes.

- s. El explotador de aeronaves se asegurará de que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas. (OACI/A-17/N-4.6.4) *(Ver la guía 4.11 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.)*
- t. La ANSAC con base a la información de inteligencia suministrada, notificará a los explotadores de aeronaves, agentes acreditados, expedidores reconocidos y cualquier entidad autorizada para la inspección de la carga y correo para que identifiquen la carga y correo de alto riesgo cuando represente una amenaza para la aviación civil.
- u. El explotador de aeronaves, agente acreditado, expedidor reconocido, o cualquier entidad autorizada para la inspección de la carga y el correo deberán identificar como carga de alto riesgo, aquella que muestre signos de manipulación indebida y deberán aplicar las medidas de seguridad reforzadas correspondientes antes de ser embarcadas en una aeronave.
- v. Los explotadores de aeronaves se asegurarán de no aceptar transportar carga ni correo a bordo de una aeronave utilizada para operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado, un expedidor reconocido o la entidad autorizada para el efecto confirme y certifique que se ha aplicado la inspección u otros controles de seguridad apropiados. La carga aérea o correo que un agente acreditado, expedidor reconocido o la entidad autorizada no pueda confirmar o certificar la aplicación de dichos controles deben ser objeto de inspección. (OACI/A-17/N-4.6.5)
- w. El agente acreditado, el expedidor reconocido, el explotador de aeronaves, o a quien corresponda de acuerdo a la cadena de suministro segura, se asegurarán de que la carga aérea y el correo que han de transportarse en una aeronave del transporte aéreo comercial, estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave. En caso de que la carga y el correo hayan sido desatendidos, deben ser sometidos a inspección. (OACI/A-17/N-4.6.3)
- x. Toda la carga aérea, los paquetes de mensajería, las encomiendas exprés y el correo que deban ser transportados en aeronaves del transporte aéreo comercial se someterán a controles de seguridad apropiados o inspección cuando sea factible por parte de los explotadores de aeronaves, agentes acreditados o por una entidad autorizada para el efecto, antes de cargarlos a bordo de una aeronave.
- y. Los explotadores de aeronaves, el agente acreditado o cualquier entidad autorizada para el efecto, se asegurarán de que la carga y el correo que hayan sido objeto de confirmación y demostración dispongan un estatus de seguridad que los acompañará, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura. (OACI/A-17/N-4.6.8)

- z. La ANSAC publicará un listado oficial actualizado de acceso público de los agentes acreditados, expedidores reconocidos y demás entidades autorizadas para aplicar controles de seguridad o inspección dentro de la cadena de suministro de la carga aérea y el correo.
- aa. En la sección 4.11.1, del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, figuran las instrucciones técnicas para para la cadena de suministro segura de la carga aérea.

7.7.2 CARGA AEREA Y CORREO DE TRANSBORDO Y TRANSITO

- a. El explotador de aeronaves o agente acreditado o alguna entidad autorizada por la DGAC de acuerdo a la cadena de suministro segura, será responsable de asegurarse que toda carga aérea y el correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en la República de Guatemala. (OACI/A-17/N-4.6.9)
- b. El requisito anterior se determina con base a lo siguiente:
 - 1) Aceptación y considerados como seguros los controles de seguridad que han sido aplicados a la carga aérea y el correo de transbordo en el punto de origen de un Estado extranjero.
 - 2) Aplicación de los controles de seguridad para dicha carga y correo de transbordo en Guatemala.
- c. Los explotadores de aeronaves o la entidad correspondiente de acuerdo a la cadena de suministro segura, que tratan carga y correo de transbordo deben seguir los siguientes principios:
 - 1) La carga y el correo deberán ser seguros en el punto de origen y estar protegidos contra interferencias no autorizadas;
 - 2) El estatus de seguridad de la carga y el correo deberá expedirse en el punto de origen y estar claramente indicado en una declaración de seguridad del envío;
 - 3) El estatus de seguridad (impreso o en formato electrónico) deberá acompañar a cada envío para permitir la subsiguiente verificación del estatus de seguridad de la carga y el correo en el punto de transbordo;
 - 4) El explotador de aeronaves en el punto de origen deberá asegurar la aplicación de controles de seguridad apropiados para la carga y el correo al comienzo del viaje;
 - 5) El explotador de aeronaves en el punto de transbordo deberá estar convencido de que los controles de seguridad previamente aplicados a la carga y el correo cumplen los requisitos del presente programa;

- 6) Cuando el explotador de aeronaves no esté convencido de que el transbordo de la carga y del correo son seguros, deberá aplicarse inspección, de conformidad con los requisitos del presente programa.
- d. A fin de evitar la duplicación de controles de seguridad, en la República de Guatemala, el transbordo de carga y correo no deberá estar sujeto a inspección adicional antes de cargarlos en una aeronave, siempre que:
- 1) En el Estado de origen se hayan aplicado los controles de seguridad apropiados y considerados como seguros. Se considerará que la carga y correo de transbordo ha pasado por controles seguros cuando se demuestre que se le han aplicado como mínimo los controles que se le exigen a la carga y correo de origen que salen de la República de Guatemala.
 - 2) Los resultados de dichos controles de seguridad hayan sido debidamente registrados por medio de un estatus de seguridad en la documentación impresa que acompaña el envío o en registros electrónicos; y
 - 3) El envío esté protegido contra interferencia no autorizada a partir del punto de aplicación de los controles de seguridad e incluso en los puntos de transbordo.
- e. A fin de quedar convencido respecto a la seguridad de la carga y el correo de transbordo, la DGAC a través de la ANSAC debe utilizar mecanismos tales como los que siguen:
- 1) Transmisión de datos de avanzada;
 - 2) Marcos de reconocimiento mutuo (incluidos acuerdos bilaterales y multilaterales); o
 - 3) Aprobación y vigilancia del programa de seguridad del explotador de aeronaves.
- f. Los explotadores de aeronaves se asegurarán que se apliquen las medidas de seguridad a la carga y el correo en tránsito transportados en una aeronave comercial que salen de la República de Guatemala. La carga y el correo en tránsito que han sido sometidos a controles de seguridad apropiados a partir del punto de origen podrán ser tratados como seguros, siempre y cuando estos no se desembarquen de la aeronave. Si la carga y el correo de tránsito son desembarcados de la aeronave, el explotador de aeronaves deberá asegurarse que se apliquen las mismas medidas de seguridad que se le exige a la carga y correo de transbordo.
- g. Cuando los Estados tengan preocupaciones muy específicas acerca de la seguridad de la carga y el correo, toda carga en tránsito que tenga su origen en esos Estados, el explotador de aeronaves deberá asegurarse que se apliquen medidas de seguridad apropiadas equivalente a los envíos de origen que salen de la República de Guatemala.

7.7.3 TRANSPORTE DE VALORES

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

7.8 PROVISIONES Y SUMINISTROS

- a. Debe asegurarse que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados, que podrían incluir un proceso de inspección de seguridad en la cadena de suministro, y se protejan desde ese momento hasta que se carguen a la aeronave. (OACI/A-17/N-4.6.6)
- b. Las entidades responsables de la aplicación de controles de seguridad e inspección del aprovisionamiento de a bordo y los suministros que serán transportados en vuelos comerciales son los explotadores de aeronaves y los proveedores de artículos para servicios en vuelo autorizados o designados por la ANSAC.
- c. Los explotadores de aeronaves, agentes acreditados o cualquier otra entidad autorizada por la DGAC, se asegurarán que las piezas de repuesto (COMAT) y el correo de la empresa (COMAIL) que deban ser transportados en vuelos comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados, que podrían incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro, y se protejan desde ese momento hasta que se carguen en la aeronave. (OACI/A-17/N-4.6.6)
- d. Los explotadores de aeronaves y agentes acreditados o cualquier otra entidad autorizada por la DGAC, establecerán y aplicarán medidas y controles de seguridad apropiados para el transporte de material (COMAT) y correo de la empresa (COMAIL) a bordo de las aeronaves.
- e. Se debe asegurar que las mercancías y suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas se sometan a controles de seguridad apropiados, que pueden incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro. (OACI/A-17/N-4.6.7)
- f. Las JSA serán las entidades autorizadas para la aplicación de controles de seguridad e inspección de las mercancías y suministros que se introduzcan en una zona de seguridad restringida.
- g. Los proveedores de servicios de artículos para servicios en vuelo para que puedan aplicar controles de seguridad a las mercancías y suministros que deban ser transportados en vuelos comerciales deben estar autorizados por la DGAC a través de la ANSAC.

- h. Los proveedores de artículos para servicios en vuelo para que puedan adquirir la autorización para aplicar controles de seguridad a las mercancías y suministros que deban ser transportados en vuelos comerciales deberán elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de Proveedores de Artículos para Servicios en Vuelo –PSAV- por escrito, en idioma español, que satisfaga los requerimientos del presente programa, el cual será revisado por el DNOSAC y aprobado por la ANSAC. Este programa debe ser elaborado con base a una lista de verificación para determinar el cumplimiento.
- i. El DNOSAC, realizará una inspección técnica a todo su sistema de seguridad con el objetivo de determinar si se cumple con el PSAV. Con el informe de la inspección de seguridad y satisfechos todos los requerimientos nacionales, la ANSAC dará su visto bueno para remitirlo al Despacho Superior de la DGAC para otorgarle la Autorización.
- j. Los explotadores de aeronaves, incluirán en sus respectivos programas de seguridad –PSEA- las medidas para aplicar controles de seguridad apropiados, los cuales pueden incluir la inspección, para impedir que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las mercancías, provisiones y los suministros que han de transportarse en vuelos comerciales de pasajeros.
- k. Las empresas de aprovisionamiento emplazadas en el aeropuerto o fuera del mismo, incluirán en sus respectivos programas de seguridad, medidas para aplicar controles de seguridad apropiados para impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones, y evitar que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones y los suministros que han de transportarse en una aeronave del transporte aéreo comercial.
- l. Las empresas de aprovisionamiento establecidas fuera del aeropuerto se asegurarán de que las provisiones se protejan contra el acceso no autorizado durante su transporte hacia el aeropuerto.
- m. Las medidas de seguridad implementadas por los explotadores de aeronaves y las empresas de aprovisionamiento serán auditadas e inspeccionadas por la ANSAC a través del DNCCSAC.

8. EQUIPOS DE SEGURIDAD

- a. En las operaciones de seguridad de la aviación civil de la República de Guatemala, todos los entes que utilizan equipos de seguridad considerarán el uso de equipos de seguridad avanzados cuando se invierta en nuevo equipamiento, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil. (OACI/A-17/R-2.5.4)
- b. Las JSA y otros entes autorizados para utilizar equipos de seguridad deberán establecer en sus programas de seguridad una descripción general de los equipos utilizados para la inspección.
- c. Los criterios mínimos nacionales de las especificaciones, tipos y capacidades de rendimiento mínimo del equipo técnico de inspección que son aceptables para la República de Guatemala para todas las operaciones de seguridad de la aviación están descritas en la guía 4.17 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil. La República de Guatemala no certifica equipos de seguridad, por lo tanto, todos los equipos de seguridad que se utilizarán para las operaciones de seguridad de aviación, tendrán que cumplir con los criterios mínimos descritos en la citada guía.
- d. En lo que fuere aplicable, se implementarán los preceptos establecidos en este capítulo cuando se incorporen medios tecnológicos para las operaciones de seguridad de la aviación civil.

8.1 ADQUISICIÓN

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

ENTIDAD	DOCUMENTO
Asamblea Nacional Constituyente	Constitución Política de la República de Guatemala
Congreso de la República	Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000.
Congreso de la República	Ley de Contrataciones del Estado. Decreto Numero 57-92.
Presidencia de la República	Reglamento a la Ley de Contrataciones del Estado. Acuerdo Gubernativo 122-2016

- c. Toda entidad que desee adquirir y/o utilizar equipos de seguridad para sus operaciones deberán asegurarse que estos cumplan las especificaciones y criterios mínimos de rendimiento establecidos en la documentación nacional y deberán ser aceptados por la DGAC a través de la ANSAC. (Ver guía 4.17 del Manual de Guías y Procedimientos de seguridad de la Aviación Civil).
- d. Toda entidad que desee adquirir y/o utilizar equipos de seguridad para sus operaciones deberán asegurarse que se capacite al personal responsable de la preparación de instructores, operadores y personal de mantenimiento, así como el soporte de mantenimiento preventivo y correctivo y proporción de repuestos.

8.2 CALIBRACIÓN Y REGLAJES

- a. La calibración del equipo utilizado en seguridad de la aviación es necesaria para asegurar que cada unidad del equipamiento de seguridad funcione en forma correcta de acuerdo a las normas y criterios mínimos que requiere la documentación nacional, tomando en cuenta las especificaciones técnicas del fabricante.}
- b. Todas las entidades que utilicen equipos de seguridad realizarán pruebas periódicas a los equipos de seguridad, la frecuencia y procedimientos de las pruebas de ensayo estarán definidas en la documentación correspondiente.
- c. Como mínimo, se deben realizar pruebas de rendimientos de los equipos al inicio de operaciones o cuando se enciendan los equipos; después de realizarse mantenimiento al equipo y después de restablecerse la energía eléctrica cuando los equipos se hayan apagado.
- d. Se deberán contar con registros de todas las pruebas de ensayos que se le efectúe a todos los equipos de seguridad.
- e. Los reglajes mínimos de detección, incluyendo especificaciones para las piezas de prueba de rendimiento para los equipos que se utilizan en la inspección del personal que no son pasajeros, inspección de pasajeros y su equipaje de mano, inspección de suministros, provisiones, piezas de repuesto, inspección del equipaje de bodega e inspección de la carga y el correo estarán definidas por la ANSAC.
- f. Los parámetros de detección y las especificaciones mínimas de detección de las piezas de prueba de rendimiento de los equipos de inspección para las operaciones de seguridad de la aviación en la República de Guatemala deberán basarse en evaluaciones de riesgo usada para definir los tipos y cantidades de sustancias/elementos que deben detectarse para una detección uniforme de los elementos que constituyen una amenaza.

8.3 UTILIZACIÓN Y MANTENIMIENTO

- a. Todo el equipo técnico utilizado en seguridad de la aviación, deberá funcionar de acuerdo a las normas establecidas por la ANSAC, y tomándose en cuenta las recomendaciones del fabricante.
- b. El mantenimiento de los equipos de Rayos X y otros equipos de seguridad debe ser realizado de conformidad con las instrucciones y recomendaciones del fabricante por personal competente y entrenado convenientemente. El personal de mantenimiento del equipo técnico utilizado en las operaciones de seguridad de la aviación deberá estar calificado con base a los conocimientos técnicos y experiencia que posea de acuerdo a las recomendaciones del fabricante.
- c. Las JSA y todas las entidades que utilicen equipos de seguridad, se asegurarán que se establezca e implemente una programación efectiva para el mantenimiento preventivo y se realice mantenimiento correctivo necesario, a fin de que todo el equipo técnico de seguridad, funcione en óptimas condiciones.

- d. Las JSA y todas las entidades que utilicen equipos de seguridad, deberán contar con un registro de todo el mantenimiento preventivo y correctivo que se le haya realizado al equipo técnico utilizado para las operaciones de seguridad de la aviación.
- e. Las JSA y demás entidades que utilicen equipos de seguridad, al utilizar equipo técnico en seguridad de la aviación, se asegurarán que se dispone de personal adecuadamente calificado y certificado para llevar a cabo la operación del equipo.
- f. Los operadores de los equipos de rayos X no podrán estar más de 30 minutos en la tarea de interpretación de imágenes y no deberán reanudar esta tarea no menos de 60 minutos después de haber cesado en ella.
- g. En caso de ocurrir un corte de energía eléctrica u otra causa de fuerza mayor, por lo cual sea imposible utilizar el equipo técnico, la inspección deberá efectuarse manualmente a la totalidad del equipaje y a los pasajeros en su caso. Los procedimientos específicos para este tipo de incidentes deberán estar detallados en los PSA.

9. PERSONAL

9.1 CRITERIOS DE SELECCIÓN

- a. Las JSA, o en su caso, la entidad correspondiente se asegurará que:
- 1) Se lleven a cabo verificaciones de antecedentes en el caso de todas las personas que apliquen controles de seguridad, de personas con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringida y personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación, antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información.
 - 2) Se apliquen a las mencionadas personas verificaciones de antecedentes periódicas a intervalos no mayores a un año.
 - 3) A las personas que consideren no aptas a raíz de toda verificación de antecedentes se les niegue inmediatamente la capacidad de aplicar controles de seguridad, el acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas y el acceso a la información delicada de seguridad de la aviación. (OAC/A-17/N-3.5.2)
- b. La DGAC en coordinación con la ANSAC son responsables del proceso de selección y verificación de antecedentes del personal técnico de seguridad de la aviación civil que realiza funciones de vigilancia, regulación, aprobación y certificación en seguridad de la aviación civil, incluyendo el personal gerencial, especialistas, instructores e inspectores nacionales en seguridad de la aviación civil y todas aquellas personas que dentro de su administración tengan acceso a información delicada de seguridad de la aviación. Los perfiles y cualificaciones del personal técnico en seguridad de la aviación civil están definidos en el PNISAC.
- c. Las JSA, son los entes responsables del proceso de selección de los candidatos a ocupar cargos técnicos de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos de la República de Guatemala, incluyendo al personal que aplica controles de seguridad, personal de instrucción y personal que realiza vigilancia interna en seguridad de la aviación civil. Los perfiles y cualificaciones del personal técnico de seguridad están definidos en el PNISAC.
- d. La DGAC es el ente encargado del proceso de contratación del personal mencionado en los puntos b. y c. anteriores.
- e. De conformidad con el artículo 6° numeral 8 del Reglamento a la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001, la DGAC creará mecanismos que permitan mantener a sus funcionarios, inspectores nacionales en seguridad de la aviación civil y demás personal técnico en los puestos nombrados y velando por el mejoramiento de sus prestaciones y condiciones laborales para el fiel cumplimiento de las acciones y actividades aeronáuticas.
- f. Los explotadores de aeronaves; arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de usos exclusivo; agentes acreditados, expedidores reconocidos, entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad de la carga y el correo, proveedores de servicios de artículos en vuelo y demás

entes con responsabilidades en materia de seguridad deben realizar conforme los requisitos del presente programa y el PNISAC la selección, verificación de antecedentes y contratación del personal técnico en seguridad de la aviación civil que ocupen en sus operaciones; incluyendo, el personal que aplica controles de seguridad, personal gerencial, instructores, personal que realiza vigilancia interna en seguridad de la aviación civil y demás personal que tenga acceso a información delicada de seguridad de la aviación. Los perfiles y cualificaciones del personal técnico en seguridad de la aviación civil están definidos en el PNISAC.

- g. Los entes descritos en el inciso anterior deben realizar conforme las disposiciones del presente programa y el PNISAC el proceso de selección, verificación de antecedentes y contratación de su personal que no es de seguridad.
- h. El proceso de selección del personal técnico que aplica controles de seguridad deberá incluir como mínimo lo siguiente: el proceso de verificación de antecedentes, la evaluación de la capacidad física y psicológica del solicitante, cuando corresponda. El proceso de reclutamiento y selección del personal que aplica controles de seguridad figuran en el –PNISAC-.
- i. La verificación de la identidad de la persona y el record criminal se efectuará sobre la base de los documentos justificativos oportunos; y para las personas que hayan residido fuera del país, mediante acta notarial de declaración jurada del candidato. Las referencias laborales deberán presentarse por lo menos durante los 5 años de empleos precedentes.
- j. El acta notarial deberá contener lo siguiente:
 - 1) Declaración del solicitante en el que enumere los países donde ha radicado los últimos 10 años, indicando los períodos correspondientes.
 - 2) Declaración expresa respecto a que el solicitante no incurre en las causales de descalificación enumeradas en el presente programa y que no ha sido condenado por ninguno de los delitos descritos en esta sección que son motivo de descalificación del candidato.
 - 3) Declaración expresa del solicitante en el que acepta someterse a que las autoridades aeroportuarias y nacionales de la República de Guatemala puedan investigar y verificar la información proporcionada, inclusive con las entidades de inteligencia del Estado e INTERPOL.
- k. Los criterios de descalificación del personal que aplicará controles de seguridad serán los siguientes:
 - a) Falsedad en la información proporcionada.
 - b) Consumo de sustancias ilícitas.
 - c) Trastorno psiquiátrico
 - d) Adicción al alcohol

- e) Toda persona que haya sido condenada por algún delito en el territorio nacional o fuera de él, incluyendo pero no limitando a los siguientes:

TIPO DE DELITOS	(DESCRIPCIÓN A MANERA DE EJEMPLO)
Delitos contra la salud	Posesión o uso de drogas ilícitas, tráfico de drogas ilícitas
Transporte o tenencia de armas	Tráfico de armas o tenencia ilícita de armas.
Delitos contra la vida e integridad de las personas	Homicidio, femicidio, asesinato, ejecución extrajudicial, parricidio, agresión con lesiones graves o gravísimas y demás delitos contra la vida e integridad de las personas que hayan sido perpetrados en forma dolosa.
Delitos contra la libertad y la seguridad de la persona	Secuestro, desaparición forzada, detención ilegal.
Delitos contra el patrimonio	Extorsión, chantaje, estafa y estafas especiales, Obstrucción extorsiva del tránsito.
Delitos que pongan en peligro la seguridad pública o de la nación o que comprometan las relaciones exteriores del Estado	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos de transcendencia internacional	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos contra el orden institucional	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos contra el orden político interno del Estado.	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos contra el orden público y delitos contra la tranquilidad social o la administración pública.	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos contra los medios de comunicación, transporte y otros servicios públicos	piratería, piratería aérea
Delitos contra el régimen tributario	Especificados en la legislación penal de Guatemala.
Delitos contra el patrimonio	hurto, hurto agravado, robo, robo agravado
Otros delitos	Concusión, fraude y demás negociaciones ilícitas, cohecho pasivo o activo, peculado, malversación, terrorismo, asociaciones ilícitas, entre otros.

- l. Las verificaciones de antecedentes se repetirán a intervalos no mayor a un año.
- m. Las cualificaciones y requisitos de idoneidad para optar a un puesto de seguridad de aviación están definidos en el PNISAC.

- n. Ningún candidato podrá recibir instrucción en seguridad de la aviación si no ha completado satisfactoriamente el proceso de reclutamiento y selección.
- o. El proceso de selección para todas las personas que aplican controles de seguridad deberá comprender, al menos, una solicitud por escrito y una fase de entrevista para realizar una evaluación inicial de habilidades y aptitudes.
- p. Las personas seleccionadas para efectuar controles de seguridad deberán poseer las habilidades y aptitudes físicas y psíquicas necesarias para desempeñar las tareas encomendadas con eficacia, y serán informadas de la naturaleza de dichos requisitos al comienzo del proceso de selección. Dichas habilidades y aptitudes serán evaluadas durante el proceso de selección y antes de la conclusión de todo período de prueba.
- q. Si el resultado de la verificación de antecedentes no es satisfactorio, o si en cualquier momento, los elementos a ser verificados no proporcionan el nivel necesario de garantía en cuanto a la fiabilidad de la persona, el candidato debe ser rechazado.
- r. Se deberán conservar los registros donde conste el cumplimiento de todos los requisitos contemplados en esta sección para que puedan ser consultados por la autoridad. El plazo de conservación de estos registros deberá ser por lo menos el del tiempo de duración de los contratos del personal.

9.2 INSTRUCCIÓN

- a. La DGAC a través de la ANSAC será responsable de la formulación y ejecución de un Programa o Política Nacional de Instrucción de Seguridad de Aviación Civil –PNISAC- para todo el personal que participa o es responsable de la aplicación de los diversos aspectos del presente programa. Este –PNISAC- estará diseñado para garantizar la eficacia del PNSAC. (OACI/A-17/N-3.4.1)
- b. EL PNISAC será elaborado y revisado por el DNISAC, autorizado por la ANSAC y aprobado por el Director General de la DGAC para su implementación.
- c. El PNISAC se deberá elaborar con base a la plantilla modelo que figura en el apéndice número 07 del presente programa.
- d. La ANSAC se asegurará que haya un número suficiente de instructores nacionales en seguridad de la aviación, los cuales deben estar debidamente instruidos, cualificados y certificados para la función de regulación, aprobación, supervisión y vigilancia de la instrucción en seguridad de la aviación. La ANSAC deberá promover ante la DGAC la capacitación constante de los instructores.
- e. La ANSAC a través del DNISAC se asegurará que todos los programas de instrucción en seguridad de la aviación civil para el personal que desempeñe funciones en el marco del PNSAC comprendan la evaluación de las competencias que deban adoptarse y mantenerse en la instrucción inicial y de repaso. (OACI/A-17/N-3.4.2)
- f. El DNISAC se asegurará que la instrucción en seguridad de la aviación civil sea impartida por instructores debidamente capacitados, cualificados y certificados.

- g. La DGAC deberá proporcionar instalaciones y recursos necesarios para que los instructores encargados de la instrucción de seguridad de la aviación civil de la DGAC, cumplan eficientemente con sus responsabilidades.
- h. Las entidades responsables del cumplimiento de la instrucción en seguridad de la aviación civil, se asegurará que la misma sea impartida en instalaciones adecuadas para garantizar que su cumplan los objetivos de instrucción.
- i. Las JSA, o la entidad correspondiente, en su caso, se asegurará que su personal de seguridad se encuentre debidamente instruido antes de realizar funciones de seguridad de la aviación. Asimismo, son responsables de cumplir bajo los parámetros establecidos en el PNISAC, el desarrollo del proceso de instrucción en el puesto de trabajo –OJT- del personal de seguridad, el cual será supervisado por el DNISAC y sujeto a vigilancia por el DNCCSAC.
- j. Las JSA serán responsables de asegurarse que antes de otorgarle acceso al personal de seguridad para realizar funciones de seguridad de la aviación en los aeropuertos, presenten constancia de haber concluido satisfactoriamente el proceso de instrucción y certificación correspondiente; si dicho personal se encuentra en proceso de OJT deberán declarar esta circunstancia y presentar la evidencia correspondiente.
- k. La ANSAC se asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas, inspecciones e investigaciones de seguridad de la aviación civil reciba la capacitación adecuada para la realización de esas tareas, en forma inicial y recurrente, de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC. (OACI/A-17/N-3.4.5).
- l. Las JSA, o la entidad correspondiente, en su caso, deberán asegurarse que el personal de seguridad y que no es de seguridad se encuentre debidamente instruido en forma inicial y recurrente en los plazos que determine el PNISAC; para este efecto, se deberán mantener actualizados los registros de instrucción interno, para programar y tener disponible al personal que requiera instrucción recurrente.
- m. El DNISAC se asegurará que todo el personal instruido en seguridad de la aviación haya sido evaluado por las entidades responsables de la instrucción para garantizar el cumplimiento de las normas de actuación y que los niveles de competencia se hayan adquirido.
- n. El DNISAC se asegurará que las entidades responsables mantengan actualizados registros físicos y/o digitales del personal instruido en todas sus categorías y en todos los tipos de instrucción impartidos, tanto iniciales, recurrentes y de otra naturaleza.
- o. Las JSA, los explotadores de aeronaves, agentes acreditados, expedidores reconocidos, entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo; y demás entidades con responsabilidades en instrucción descritas en el presente programa, deben elaborar un programa de instrucción interno, el cual será revisado por el DNOSAC y aprobado por la

ANSAC. Este programa de instrucción deberá ser elaborado con base en la plantilla modelo establecida en el PNISAC.

- p. Todo el personal de seguridad contratado y subcontratado así como el personal que no es de seguridad de los explotadores de aeronaves, proveedores de servicios para artículos en vuelo, empresas de seguridad privada, agentes acreditados, expedidores reconocidos, entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo, arrendatarios, concesionarios y administradores de áreas de uso exclusivo y proveedores de servicios de tránsito aéreo deberán haber sido instruidos en seguridad de la aviación civil, antes de realizar dichas funciones de conformidad con los requisitos de instrucción establecidos en el PNISAC y en el programa de instrucción de la entidad. Los programas de instrucción interno deberán satisfacer los niveles de competencia requeridos de acuerdo a las actividades y labores que efectuará este personal.
- q. Solamente instructores debidamente capacitados, cualificados y certificados por la ANSAC, podrán impartir instrucción en seguridad de la aviación a todo el personal de las entidades con responsabilidades en instrucción de conformidad con los requisitos del presente programa y del PNISAC.
- r. Todas las entidades que impartan cursos de instrucción en seguridad de la aviación, mantendrán registros actualizados de todo el personal instruido.
- s. Para garantizar el cumplimiento del presente programa y del PNISAC, las entidades privadas quedarán sujetas a supervisión y vigilancia por parte del DNISAC y el DNCCSAC respectivamente en los procesos de selección e instrucción del personal.
- t. La ANSAC a través de DNISAC, se cerciorará que las JSA, o en su caso, la entidad correspondiente se aseguren de que el personal de todas las entidades que intervengan o sea responsable de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringida, reciban instrucción inicial y periódica de concienciación en seguridad de la aviación. (OACI/A-17/N-3.4.6)
- u. La instrucción inicial y recurrente de concienciación en materia de seguridad de la aviación civil se impartirá bajo los parámetros establecidos en el PNISAC y los PSA de cada aeropuerto. Este tipo de instrucción deberá ser impartida por instructores debidamente calificados y certificados por la autoridad competente. Las JSA o la entidad correspondiente deberá mantener registros apropiados de la instrucción impartida a todo el personal mencionado.
- v. La ANSAC es responsable de coordinar el intercambio de información con la OACI y otros Estados contratantes, cuando sea necesario, para la elaboración de programas de instrucción en seguridad de la aviación.

9.3 CERTIFICACIÓN

- a. El DNCSAC deberá elaborar e implementar un Programa Nacional de Certificación de Seguridad de la Aviación Civil –PNCSAC-, en donde se regulen

todos los procesos de certificación, recertificación y retiro de certificaciones del personal que realice tareas de inspección en los aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios para artículos en vuelo, agente acreditado, entidades autorizadas para la inspección de la carga y el correo y demás entidades con responsabilidades en el presente programa.

- b. De la misma forma, el PNCSAC, deberá contemplar los procesos de certificación, recertificación y retiro de certificaciones del personal que imparta instrucción en seguridad de la aviación civil y los inspectores nacionales AVSEC.
- c. Todas las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección deben ser objeto de certificación de conformidad con los requisitos establecidos en el PNCSAC y del presente programa, a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación. (OACI/A-17/N-3.4.4)
- d. El ente encargado para desarrollar el proceso de certificación o recertificación conforme a las normas del presente programa y el PNCSAC es el DNCSAC. La ANSAC es la responsable de autorizar todas las certificaciones.
- e. Todas las personas que realicen las siguientes tareas de inspección deberán ser certificadas de conformidad con los requisitos del programa del PNCSAC:
 - 1) Inspección de personas que no son pasajeros y los artículos que transportan por medios manuales y/o técnicos.
 - 2) Inspección de pasajeros y su equipaje de mano por medios manuales y/o técnicos.
 - 3) Inspección del equipaje de bodega por medios manuales y/o técnicos.
 - 4) Inspección de carga y correo por medios manuales y/o técnicos
 - 5) Inspección de suministros de aeropuerto, COMAT, COMAIL, suministros de a bordo incluidos el aprovisionamiento, por medios manuales y/o técnicos.
 - 6) Inspección de vehículos por cualquier medio.
- f. Todo el personal que imparta instrucción en seguridad de la aviación civil deberá estar certificado.
- g. La ANSAC a través del DNCSAC creará e implantará un sistema de certificación que asegure que los instructores en seguridad de la aviación estén calificados en las disciplinas del caso en concordancia con el presente programa. (OACI/A-17/N-3.4.3)
- h. Los requisitos del personal que requiere certificación de seguridad de la aviación están descritos en el PNCSAC.
- i. Las JSA deberán solicitar por escrito a la ANSAC, la certificación de su personal de seguridad, cuando éstos hayan cumplido con los criterios de selección e

instrucción (en aula y en el puesto de trabajo –OJT-) y los demás requisitos establecidos en el presente programa y el PNISAC.

- j. Cada entidad interesada deberá solicitar por escrito ante la ANSAC la certificación de su personal de seguridad, cuando éstos hayan cumplido con los criterios de selección e instrucción (en aula y en el puesto de trabajo –OJT-) y los demás requisitos establecidos en el presente programa y el PNISAC.
- k. La ANSAC por medio del DNCSAC certificará, recertificará y retirará las certificaciones a los instructores e inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil de acuerdo a los parámetros establecidos en el presente programa, el PNISAC y el PNCSAC.
- l. La ANSAC por medio del DNCSAC certificará, recertificará y retirará las certificaciones al personal de seguridad asignado a las JSA de acuerdo a los parámetros establecidos en el presente programa, el PNISAC y el PNCSAC.
- m. La ANSAC por medio del DNCSAC certificará, recertificará y retirará las certificaciones de los instructores y personal de seguridad de las entidades con responsabilidades en instrucción de seguridad de la aviación civil, de acuerdo a los parámetros establecidos en el presente programa, el PNISAC y el PNCSAC.
- n. Todas las certificaciones emitidas por el DNCSAC tendrán una vigencia de 24 meses contados a partir de la fecha de su expedición.

10. GESTION DE LA RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

10.1 GENERALIDADES

- a. Las JSA, los órganos administrativos de gobierno, la Policía Nacional Civil, las fuerzas armadas, los explotadores de aeronaves, agentes acreditados, expedidores reconocidos, entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y correo, proveedores de artículos para servicios en vuelo, proveedores de servicios de tránsito aéreo; los arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo y demás entes con responsabilidades en el presente programa, tienen la responsabilidad de preparar planes de contingencia, dar instrucciones al personal, instalar sistemas de comunicación e impartir instrucción, a fin de estar preparados para responder a actos de interferencia ilícita que ocurran en la República de Guatemala y puedan afectar la seguridad de la aviación civil en el territorio.
- b. La República de Guatemala a través de los entes responsables adoptarán medidas apropiadas, cuando exista información fiable que indique que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para protegerla, si todavía está en tierra, y para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido. (OACI/A-17/N-5.1.1)
- c. Las entidades encargadas de la seguridad del Estado (Ministerio de Gobernación, Ministerio de la Defensa Nacional) en conjunto con las JSA, son las entidades responsables de proteger a la aeronave en tierra cuando exista información fiable de que indique puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita. Cuando la aeronave se encuentre en vuelo, los proveedores de servicio de tránsito aéreo son las entidades responsables de notificar y suministrar la mayor cantidad de información anticipada acerca de la llegada de dicha aeronave a las autoridades pertinentes del aeropuerto y a los ATS de los Estados interesados en el caso de que dicha aeronave ya haya salido.
- d. Las entidades encargadas de la seguridad del Estado (Ministerio de Gobernación y Ministerio de la Defensa Nacional) en conjunto con las JSA adoptarán medidas apropiadas para garantizar en primer lugar, la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras esta se encuentre en tierra en el territorio de la República de Guatemala, hasta que puedan continuar su viaje. (OACI/A-17/N-5.2.1)
- e. La ANSAC se asegurará que en el presente programa se definan los procesos para que notifique en forma práctica y oportuna a las autoridades que corresponda toda información relativa a incidentes de interferencia ilícita y sus actos preparatorios, tomando en cuenta lo indicado en la sección 5.6 literal a. del presente programa. (Véase la sección 10.3 del presente programa (OACI/A-17/N-5.1.6))
- f. Para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social en conjunto con los diferentes cuerpos de emergencia del país serán los responsables de suministrar los recursos médicos y sociales que pudieran ser requeridos.

10.2 RESPONSABILIDADES

- a. Se debe asegurar que se preparen planes de contingencia y se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad por parte de la autoridad competente. (OACI/A-17/N-5.1.4)
- b. La ANSAC será la entidad responsable de preparar con regularidad un plan de contingencia nacional para la responder a actos de interferencia ilícita.
- c. La ANSAC coordinará con los organismos de seguridad del Estado, explotadores de aeronaves, las administraciones de los aeropuertos, las JSA y otras entidades responsables en la prevención y respuesta de actos de interferencia ilícita.
- d. Las JSA elaborarán y aplicarán los planes de contingencia aeroportuarios, para dar respuesta a las tentativas y a los actos de interferencia ilícita.
- e. La DGAC se asegurará de asignar los recursos necesarios para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
- f. La ANSAC deberá asegurarse que los planes de contingencia sean verificados con regularidad a través de ejercicios de seguridad y se hayan realizado los ajustes correspondientes por parte de la entidad responsable de su aplicación. (Para el efecto ver capítulo 12.3 del presente programa).
- g. Los planes de contingencia aeroportuarios deberán contener como mínimo los requisitos establecidos en la plantilla modelo establecida por la ANSAC. *(Para el efecto ver la sección 4.7 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil)*. Para tal efecto, el DNOSAC proporcionará a los interesados textos de orientación y listas de verificación para la aprobación de los planes de contingencia aeroportuarios.
- h. En los planes de contingencia deberán establecerse las responsabilidades de los organismos que participen en la respuesta de un acto de interferencia ilícita, las autoridades policiales y militares, los explotadores de aeronaves, las JSA, las administraciones aeroportuarias, los servicios de tránsito aéreo y otros.
- i. Las entidades que intervendrán y que tendrán responsabilidades para la respuesta en un acto de interferencia ilícita se enumeran a continuación, pero sin limitar a:
 - 1) Jefaturas de Seguridad de Aeropuerto y las Administraciones de Aeropuerto y
 - 2) Ministerio de Gobernación
 - 3) Policía Nacional Civil
 - 4) Ministerio de la Defensa Nacional
 - 5) Explotadores de aeronaves

- 6) Proveedores de servicios en tierra en aeropuertos
 - 7) Empresas de seguridad privada en aeropuertos.
 - 8) Servicio Extinción de Incendios -SEI-
 - 9) Servicios de Búsqueda y Salvamento -SAR-
 - 10) Servicios de Tránsito Aéreo
 - 11) Centro de Operaciones de Emergencia -COE-
 - 12) Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social
 - 13) Cuerpos de Emergencia
 - 14) Otros entes que se consideren apropiados en el Plan de Contingencia
- j. Todas las instituciones involucradas en la respuesta y comportamiento ante un acto de interferencia ilícita, aplicarán las medidas de respuesta establecidas en los planes de contingencia.
- k. El Mando Ejecutivo a través del Centro Nacional de Coordinación y Control es la entidad responsable de decidir si una aeronave objeto de un apoderamiento ilícito, permanece en tierra o es autorizada para despegar, sin embargo, serán necesarias las coordinaciones previas con las autoridades del Estado del explotador de aeronaves, antes de tomar dicha decisión.

10.3 MEDIDAS INICIALES

- a. Cuando en la República de Guatemala se reciba información fiable de que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, las JSA deberán coordinar con la PNC o al Ministerio de la Defensa Nacional a través de sus unidades especializadas y asegurarse que se inspeccione la aeronave en búsqueda de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Las JSA deben comunicar notificar previamente al explotador en la forma más breve que se va a realizar la inspección de seguridad de la aeronave en forma conjunta, aplicándose las medidas de alerta que se indican en el plan de contingencia. (OACI/A-17/N-5.1.2)
- b. Todas las amenazas comunicadas por teléfono, por escrito o por otros medios de comunicación, indicando que un acto de interferencia ilícita ocurrirá en un aeropuerto o aeronave en tierra o en aire, deben considerarse como serias y reales hasta que se determine lo contrario.
- c. El procedimiento que habrá de adoptarse, incluirá la difusión del mensaje a todos los interesados, de conformidad con el correspondiente plan de contingencia, la evaluación del mensaje y un acuerdo sobre un plan de acción entre los interesados.
- d. La entidad que reciba esa notificación, es responsable de compilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente. *(Para el efecto véase el numeral 4.4 del Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, el cual contiene una plantilla modelo de formulario de amenaza de bomba.)*

- e. Antes de adoptar nuevas medidas, debe evaluarse clara y lógicamente la información sobre las pruebas disponibles. En los planes de contingencia de aeropuertos debe definirse a la persona y/o entidad responsable de llevar a cabo esta evaluación, en coordinación con la entidad o persona que haya recibido la información y cualquier otra parte interesada, tal como un explotador de aeronaves o jefaturas de seguridad de aeropuerto. Al llevar a cabo una evaluación, deberá utilizarse la identificación positiva del objetivo para clasificar la amenaza como “específica”, “no específica” o “falsa”.
- f. En el contexto de notificaciones de incidentes, la identificación positiva del objetivo, exige que la notificación tenga referencias específicas al objetivo en cuestión (en el caso de una aeronave, mencionando el número de vuelo, la hora de salida o el lugar en que se encuentra en el momento de la notificación) e incluir otros datos concretos que den credibilidad positiva a la notificación.
- g. El criterio para determinar si existe identificación positiva del objetivo, es estrictamente confidencial.
- h. Una vez que se ha realizado la evaluación, se difundirá a todos los interesados las medidas que se adoptarán de conformidad con el respectivo plan de contingencia.
- i. Si existe una sospecha fundada de que una aeronave o alguna infraestructura u operaciones de aviación civil puedan ser objeto de un acto de interferencia ilícita:
 - 1) Las JSA o la entidad afectada notificarán lo más rápidamente posible a las autoridades nacionales competentes, al explotador de aeronaves y a las unidades de reacción tomando en cuenta la lista de contactos establecida en los planes de contingencia, y comunicarán las medidas iniciales que se han llevado a cabo.
 - 2) Los servicios de tránsito aéreo serán responsables de notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido.
 - 3) Si la aeronave se encuentra en tierra se tomarán medidas apropiadas para proteger a la aeronave; para tal efecto, los servicios de tránsito aéreo dirigirán la aeronave al puesto aislado de estacionamiento de aeronaves designado. La protección de la aeronave en tierra será responsabilidad de las JSA y la PNC con sus unidades especializadas según lo dispuesto en el plan de contingencia de aeropuerto.
 - 4) Exigir inspecciones especiales adicionales para la aeronave, los pasajeros, la carga, tripulación, equipaje de bodega, suministro a bordo y todo artículo que se cargue a bordo de la misma, a fin de impedir que se introduzcan o detectar que se hayan introducido armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.
 - 5) Establecer vigilancia de la aeronave y el flujo de personas hacia la misma, para impedir el acceso no autorizado.

10.4 REGISTRO DE AERONAVES EN CIRCUNSTANCIAS DE AMENAZAS GRAVES:

- a. Con respecto a los vuelos que se consideren bajo mayor amenaza, los explotadores de aeronaves adoptarán medidas apropiadas para asegurarse de que los pasajeros que desembarcan en los vuelos de tránsito no dejen objetos a bordo.
- b. Cuando se reciba cualquier tipo de amenaza con respecto a alguna aeronave de que pueda estar siendo objeto de un acto de interferencia ilícita, las JSA deberán notificar en la forma más inmediata al explotador de aeronaves sobre la necesidad de realizar una inspección de seguridad de la aeronave. En este caso, las JSA tomarán las acciones inmediatas para analizar, investigar, evaluar la amenaza y de ser necesario coordinar con los cuerpos especializados en explosivos de la Policía Nacional Civil o el Ministerio de la Defensa Nacional a través de sus Unidades especializadas. , quienes realizarán la inspección a la aeronave y aplicarán las medidas de seguridad correspondientes del Plan de Contingencia de Aeropuerto. Si se confirma la amenaza, se deberá proceder de inmediato conforme a las responsabilidades asignadas en el plan de contingencia (evacuación de pasajeros, el aislamiento de la aeronave, inspección de seguridad de la aeronave, etc.)
- c. Las inspecciones de seguridad de aeronaves en estos casos se realizarán por la PNC o el Ministerio de la Defensa Nacional a través de sus Unidades especializadas del Ejército de Guatemala en conjunto con el explotador de aeronaves.
- d. Si la aeronave se encuentra en vuelo, las JSA deberán informar a la brevedad posible y por el medio más adecuado a la Fuerza Aérea Guatemalteca y a la Policía Nacional Civil.
- e. Si la amenaza se realiza cuando la aeronave está en vuelo, el comandante de la aeronave evaluará la situación, tomará la acción que a su criterio sea la más adecuada y comunicará a los servicios de tránsito aéreo correspondientes y en el próximo aterrizaje se realizará la inspección de seguridad de la aeronave. Este procedimiento deberá estar establecido por los explotadores de aeronaves.

10.5 PUESTO AISLADO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

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

10.6 MANDO

- a. La responsabilidad del mando ejecutivo de la respuesta a un acto de interferencia ilícita que ocurra en la República de Guatemala, corresponde al Centro Nacional de Coordinación y Control.
- b. El mando ejecutivo encargado de dar respuesta a un acto de interferencia ilícita que ocurra en la República de Guatemala, tiene la siguiente responsabilidad:
 - 1) Determinación de la política
 - 2) Análisis de la situación a medida que evoluciona
 - 3) Evaluación del efecto de la implementación de la política
 - 4) Dirección de las estrategias a ser utilizadas
- c. El mando de las operaciones de respuesta de un acto de interferencia ilícita, le corresponderá al Jefe de Seguridad del Aeropuerto quien actuará en estos casos como el coordinador del Centro de Operaciones de Emergencia –COE- y del Equipo de Gestión de Crisis –CMT- a nivel aeropuerto y mantendrá comunicación con el Centro Nacional de Coordinación y Control.
- d. Los Aeropuertos deberán contar con un centro de operaciones de emergencia –COE- que cuente con las instalaciones apropiadas para el control y monitoreo de la respuesta a un acto de interferencia ilícita.
- e. El Centro Nacional de Coordinación y Control estará conformado por representantes especializados del Ministerio de Gobernación, quien la presidirá; Ministerio de la Defensa Nacional, Ministerio de Relaciones Exteriores, CONRED y del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f. El mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita que suceda en un aeropuerto, tiene las responsabilidades descritas en el Programa de Contingencia de Aeropuerto, entre las cuales figuran las siguientes:
 - 1) Determinar el mando operacional.
 - 2) Recabar la información necesaria para que el jefe del equipo de gestión de crisis, pueda tomar las decisiones correctas.
 - 3) Debe contar con los siguientes grupos:
 - a) Grupo de Operaciones
 - b) Grupo Administrativo
 - c) Grupo de Apoyo Táctico
- g. Con relación a un acto de interferencia ilícita relacionado con una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta está a cargo de:

- 1) La DGAC por medio del proveedor de servicio de tránsito aéreo, mientras la aeronave está en el aire o en rodaje, después de aterrizar, hasta que la aeronave se detiene, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje antes del despegue, hasta que la aeronave abandona el espacio aéreo de la República de Guatemala.
- 2) El Coordinador del Equipo de Gestión de Crisis –CMT cuando la aeronave se encuentre en tierra, quien mantendrá comunicación directa con el Centro Nacional de Coordinación y Control, desde el momento en que la aeronave se detiene después de aterrizar, hasta que concluya el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje antes de despegar.

10.7 CONTROL

- a. Cuando se reciba la notificación de un acto de interferencia ilícita, la DGAC a través de la ANSAC, es responsable de activar el Centro Nacional de Coordinación y Control y de adoptar nuevas medidas según se indica en el plan de contingencia respectivo. Asimismo, las JSA son las encargadas de activar los Centros de Operaciones de Emergencia correspondiente y el Equipo de Gestión de Crisis -CMT-
- b. Las medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes, serán las más importantes ante cualquier otra medida, cuando una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita, hasta el momento en que la aeronave pueda continuar su viaje. Dichas medidas de seguridad deberán estar reflejadas en los Planes de Contingencia correspondientes.
- c. Todos los organismos que tengan responsabilidades para poner en actividad los centros de operaciones de emergencia, deben asegurarse que dichos centros están bien implementados y sometidos a prueba y que el equipo de comunicación de los mismos esté en buenas condiciones.

10.8 PROVISIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

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

en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. La República de Guatemala también reconocerá la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre Guatemala y el Estado del explotador de dicha aeronave, y de la notificación de Guatemala a los Estados de destino supuesto o declarado. (OACI/A-17/N-5.2.4)

- d. La responsabilidad del requisito anterior le corresponde al Mando Ejecutivo a través del Centro Nacional de Coordinación y Control quien mantendrá comunicación con el mando operativo en el COE y el CMT correspondientes.
- e. En caso que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita pase por el espacio aéreo de la República de Guatemala, el correspondiente centro de control de tránsito aéreo, recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y deberá prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo mientras permanezca en el espacio aéreo del mismo. El centro de control de tránsito aéreo, transmitirá toda la información pertinente a las dependencias de servicios de tránsito aéreo de otros Estados involucrados, inclusive a las del aeropuerto con destino conocido o supuesto, de manera que puedan adoptarse medidas de protección oportuna y apropiada en ruta y en el destino conocido, probable o posible de la aeronave. (OACI/A-17/N-5.2.2)
- f. El centro de control de tránsito aéreo tendrá copia del presente programa y de los planes de contingencia correspondientes para efectos de su conocimiento y socialización.
- g. Las medidas y procedimientos que se adopten para mantener en tierra a una aeronave sometida a un apoderamiento ilícito, estarán establecidas en los Planes de Contingencia de Aeropuertos.

10.9 APOYO DE ESPECIALISTAS

- a. La DGAC en coordinación con la ANSAC se asegurará que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para apoyar cuando existan posibilidades que pueda suceder o suceda un acto de interferencia ilícita en la aviación civil. (OACI/A-17/N-5.1.5)
- b. Dentro de los elementos especializados durante la respuesta a un acto de interferencia ilícita relacionado con aeronaves o aeropuertos internacionales en la República de Guatemala, deben incluirse:
 - 1) Especialistas en Aeropuertos
 - 2) Especialistas de Líneas Aéreas
 - 3) Entidades Gubernamentales competentes del Estado de Guatemala.
 - 4) Otros Especialistas que se requieran a solicitud
- c. La DGAC en coordinación con la ANSAC solicitará el apoyo correspondiente para la respuesta ante un acto de interferencia ilícita a la Policía Nacional Civil a través de sus unidades especializadas; en caso de ser necesario, el Ministerio de la

Defensa Nacional a través de sus unidades especiales prestarán el apoyo correspondiente. Asimismo, se podrá requerir el apoyo especializado del Ministerio de Salud Pública y Asistencia social, Ministerio Publico, Ministerio de Relaciones Exteriores, Cruz Roja Guatemalteca, Operadores Afectados y otras instituciones que pudieren coadyuvar para dar respuesta a un acto de interferencia ilícita y utilizar cuando sea necesario unidades especializadas de antiterrorismo, antiexplosivos, unidades de reacción, negociadores de rehenes, intérpretes y otras especialidades. El tiempo de desplazamiento de las unidades mencionadas anteriormente, al momento de ser notificadas de una posibilidad de que pueda suceder o suceda un acto de interferencia ilícita en la aviación civil en los aeropuertos, debe estar reflejado en los PSA y Planes de Contingencia de Aeropuertos.

- d. Las JSA, en coordinación con los organismos de seguridad del Estado (Ministerio de Gobernación y Ministerio de la Defensa Nacional), se asegurarán que se adopten disposiciones para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos. (OACI/A-17/N-5.1.3)
- e. Las JSA deberán disponer de un emplazamiento adecuado para la eliminación de explosivos o para el equipo de contención.
- f. La Policía Nacional Civil a través de sus unidades especializadas, o en su defecto, el Ministerio de la Defensa Nacional a través de sus unidades especializadas son los entes responsables de investigar, volver inofensivos y/o eliminar los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos. Las disposiciones para este tipo de procedimiento se describen en los PSA y/o planes de Contingencia de Aeropuertos. (OACI/A-17/N-5.1.3)

10.10 MEDIOS DE COMUNICACIÓN

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

10.11 NOTIFICACIÓN

- a. En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita en la República de Guatemala, es responsabilidad de la –DGAC- a través de la ANSAC transmitir toda la información pertinente a los Estados afectados y a la OACI, tal y como lo indica el punto 10.11.1 y 10.11.2 del presente programa.

10.11.1 NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A LOS ESTADOS

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

10.11.2 NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA A LA OACI

- a. Cuando la República de Guatemala sea afectada por un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, la DGAC por medio de la ANSAC, preparará y enviará a la OACI, toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible, una vez resuelto el caso, de la siguiente manera: (OACI/A-17/N-5.3.1)
- 1) **Informe preliminar sobre un acto de interferencia ilícita.** Este informe se enviará a la OACI dentro de los treinta (30) días posteriores al suceso, en idioma español. (Ver apéndice número 02 del presente Programa).
 - 2) **Informe final sobre un acto de interferencia ilícita.** Este informe se enviará a la OACI dentro de los sesenta (60) días posteriores al suceso, en idioma español. (Ver apéndice número 02 del presente programa).
 - 3) La dirección la sede de OACI, es:

999 University Street, Montréal,
Quebec, Canada H3C 5H7
www.icao.int

- 4) Se enviará una copia del informe a la Oficina Regional de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe de la OACI en México en la siguiente dirección:

**Torre Concreta, Av. Mariano Escobedo 526- 2º Piso Colonia Anzures
Ciudad de Mexico, 11590, Miguel Hidalgo, México**
www.icao.int/nacc

11. CONTROL DE CALIDAD

- a. El DNCCSAC, es el ente encargado de aplicar las medidas de control de calidad mediante técnicas y actividades de vigilancia, empleadas para evaluar el sistema de seguridad de la aviación civil de la República de Guatemala y cuando corresponda, corregir las deficiencias detectadas. El alcance y competencia de las actividades de vigilancia de este Departamento se extiende a los aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de seguridad privada, proveedores de servicios para artículos en vuelo; arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo; agentes acreditados, expedidores reconocidos, entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga y el correo; y los proveedores de servicios de tránsito aéreo.
- b. La ANSAC a través del DNCCSAC elaborará, implantará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil – PNCCSAC- para que en forma periódica se determine el cumplimiento del PNSAC y se valide su efectividad. (OACI/A-17/N-3.5.1)
- c. El PNCCSAC debe estar orientado a asegurar la aplicación de las medidas de seguridad de aviación civil por parte de las entidades sujetas a vigilancia para determinar el cumplimiento del presente programa y validar su efectividad. Para el efecto, el PNCCSAC deberá elaborarse tomando como referencia la plantilla modelo descrita en el apéndice número 06 del presente programa y deberá incluir los siguientes elementos:
 - 1) Independencia de quienes ejercen la supervisión respecto de quienes aplican las medidas previstas en el PNSAC;
 - 2) Capacitación adecuada del personal que ejerce la supervisión;
 - 3) Autoridad suficiente del personal que ejerce la supervisión para obtener toda la información necesaria para desarrollar esas tareas y ordenar medidas correctivas;
 - 4) Un sistema confidencial de notificación que permita analizar la información de seguridad de la aviación proveniente de pasajeros, tripulación y personal en tierra; y
 - 5) Un proceso para llevar registro de los resultados del PNCCSAC y analizarlos para contribuir al efectivo desarrollo y ejecución del PNSAC, lo que comprende individualizar las causas y los patrones de incumplimiento y verificar que se hayan aplicado medidas correctivas y que se mantengan. (OACI/A-17/N-3.5.1)
- d. El PNCCSAC será elaborado y revisado por el DNCCSAC, autorizado por la ANSAC, y aprobado por el Director General de la DGAC para su implementación.
- e. Las prioridades y la frecuencia de las actividades de supervisión y vigilancia las determinará la ANSAC basándose en la evaluación de riesgo que hayan realizado las autoridades competentes.. Para el efecto, el DNCCSAC realizará a través de sus inspectores nacionales en seguridad de la aviación civil, auditorías, pruebas, inspecciones e investigaciones de seguridad en forma periódica, para la rectificación rápida y efectiva de las deficiencias. (OACI/A-17/N-3.5.1)
- f. La ANSAC se asegurará que los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil, estén debidamente capacitados y actualizados en temas de seguridad de la aviación civil, para el mejor desempeño de sus labores, de acuerdo a lo contemplado

en el artículo 8 segundo párrafo literal a) de la Ley de Aviación Civil, decreto 93-2000 del Congreso de la República.

- g. Los aspirantes a inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil, deberán someterse al proceso de selección, instrucción y certificación establecido en el PNISAC y el PNCSAC para obtener su acreditación.
- h. Las JSA, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de seguridad privada, proveedores de servicios de artículos en vuelo; arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo, agente acreditados, expedidores reconocidos, entidades autorizadas para aplicar inspección y otros controles de seguridad a la carga aérea y el correo y los proveedores de servicios de tránsito aéreo, deberán permitir que los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil circulen y/o permanezcan dentro de sus instalaciones, aeronaves, inclusive zonas de seguridad restringida en forma irrestricta, en funciones de sus cargos.
- i. De conformidad con la Ley de Aviación Civil, decreto 93-2000 del Congreso de la República (artículo 7 literal g), la DGAC podrá delegar en su personal e inspectores funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la función de vigilancia. En el ejercicio de estas funciones que les confiere la ley, los inspectores nacionales de seguridad de la aviación, ante una violación a las normas y regulaciones de seguridad, que pudieren facilitar o de indicio al cometimiento de un acto de interferencia ilícita, podrán ordenar las acciones correctivas inmediatas para proteger la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra y público en general, debiendo notificarse en informe detallado a donde corresponda. A través de estos mecanismos legales, el DNCCSAC se asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas e inspecciones de la seguridad tengan la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas.
- j. El DNCCSAC deberá cerciorarse de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del presente programa verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad. (OAC/A-17/N-3.5.3)

12. AJUSTE DEL PROGRAMA Y PLANES DE CONTINGENCIA

- a. La DGAC a través de la ANSAC en coordinación con las autoridades de seguridad del Estado, evaluarán constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en el territorio nacional y su espacio aéreo; y por lo tanto, la ANSAC establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de este programa, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación civil, realizada en coordinación con los siguientes organismos del Sistema Nacional de Inteligencia el Estado: (OACI/A-17/N-3.1.3)
- 1) Secretaría de Inteligencia Estratégica de Estado
 - 2) Dirección General de Inteligencia Civil –DIGICI-
 - 3) Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional
- b. La frecuencia de las evaluaciones de riesgo nacional en materia de seguridad de la aviación civil se llevará a cabo de forma anual.
- c. La política y procedimientos para evaluar constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en el territorio y espacio aéreo guatemalteco figura en el apéndice 04 del presente programa.
- d. La ANSAC establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas pertinentes, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones. (tal como amenazas de bomba, riesgos relacionados con operaciones sobre aviación civil, ciberamenazas y evaluaciones de amenazas y riesgos.) La difusión se realizará conforme lo descrito en el apéndice 13 y 18 del presente Programa. (OACI/A-17/N-3.1.5).
- e. La ANSAC se asegurará que a través de la aplicación de las normas de seguridad de la aviación civil y del presente programa, se proteja la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra y el público en general, en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y permita dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad. (OACI/A-17/N-2.1.3)
- f. La ANSAC, deberá ajustar rápidamente las disposiciones y medidas del presente programa, para responder al nivel de la amenaza dirigida contra objetivos de la aviación civil o por cualquier otra razón, a fin de responder eficazmente a los cambios de las circunstancias, evaluación y difusión de la información pertinente sobre la amenaza a la aviación civil.
- g. Las medidas y los procedimientos de seguridad, son flexibles y se adaptarán a las amenazas, cuyas características e intensidad son variables. Por lo tanto, el programa nacional prevé mecanismos para efectuar una evaluación equilibrada y rápida de las amenazas, así como llegar a un acuerdo sobre las medidas de protección necesarias, y asegurar que tales medidas se apliquen eficazmente y a tiempo.
- h. Los elementos del presente programa deben ajustarse en relación con la amenaza. Asimismo, deben incluirse en los planes de contingencia de aeropuertos los pormenores relativos a las medidas de seguridad de la aviación que se instituirán en respuesta a diferentes amenazas, como, por ejemplo:

- 1) Amenaza de bomba en vuelo y en tierra
 - 2) Apoderamiento ilícito de aeronave en tierra o en vuelo.
 - 3) Toma de rehenes dentro de la aeronave.
 - 4) Toma de rehenes en las instalaciones aeroportuarias
 - 5) Control de Muchedumbre (manifestaciones).
 - 6) Sabotajes tales como cortes de servicios de energía eléctrica u otros.
- i. Los Planes de Contingencia de aeropuertos deberán establecer los tiempos mínimos de llegada de todas las personas o entidades que intervienen en la respuesta de acuerdo a los recursos disponibles.
- j. Se realizará una evaluación periódica del riesgo de seguridad para la aviación civil con miras a ajustar los elementos pertinentes de las medidas de seguridad establecidas en el presente programa. Dichas evaluaciones serán realizadas por las entidades descritas en el título 12 inciso a. del presente programa.

12.1 GENERALIDADES

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

12.2 RESPONSABILIDADES

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

12.2.1 EVALUACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS

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

12.2.2 DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZA

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

procedimientos de dichos entes de inteligencia, a manera que se garantice la confidencialidad de dicha información.

12.2.3 RESPUESTA A LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS Y AJUSTE DEL PROGRAMA

- a. En respuesta a información concreta recibida, respecto a una posible amenaza a los intereses de la aviación civil, la ANSAC asumirá la principal responsabilidad de evaluar dicha amenaza dirigida contra objetivos vulnerables de la aviación y de asegurarse de que los aeropuertos, explotadores y otras autoridades pertinentes adopten medidas apropiadas para hacer frente a la amenaza. El procedimiento de información de difusión sobre amenazas a la aviación a los aeropuertos, explotadores y demás entes pertinentes, se encuentra descrito en el apéndice 13 del presente programa.
- b. Se responderá a un aumento general del nivel de la amenaza dirigida contra la aviación civil, reforzando globalmente las medidas de seguridad de la aviación por todo el sistema de aviación, según lo especificado en los planes de contingencia de aeropuertos.
- c. Se hará frente a las amenazas dirigidas contra objetivos concretos de la aviación (aeronaves, explotador de aeronaves, instalaciones aeroportuarias, etc.) aplicando medidas concretas, según lo especificado en los planes de contingencia de aeropuertos.

12.2.4 NIVELES DE AMENAZA

- a. La República de Guatemala considera los siguientes niveles de amenaza en las operaciones de seguridad de la aviación civil:

COLOR		DESCRIPCIÓN	ACCIÓN
BLANCO		<p>AMENAZA LEVE Significa un escenario teóricamente creíble, pero sin antecedentes ni indicios de ataque o de planes de ataque y una intención teórica para la que no se observa capacidad.</p>	Las actuales contramedidas anulan la amenaza. No son necesarias otras medidas preventivas.
AMARILLA		<p>AMENAZA MODERADA Un aviso que quizás no identifique el objetivo o un grupo concreto de objetivos, o que de cualquier otro modo no sea creíble.</p>	<p>Se activará cuando se reciben informes de la posible ocurrencia de un acto de interferencia ilícita o se han recibido amenazas imprecisas; el ente encargado, las JSA procederán a verificar sin alterar las funciones normales del aeropuerto.</p> <p>Las actuales contramedidas anulan la amenaza. Sin embargo, la autoridad competente podría, responder con determinadas medidas preventivas adicionales.</p>

NARANJA		<p>AMENAZA SERIA</p> <p>Un aviso que puede estar relacionado con uno o más objetivos, pero dudándose de que sea creíble o que las contramedidas vigentes sean eficaces.</p>	<p>Esto puede implicar un peligro y hacer necesario el aumento de las contramedidas</p> <p>Las JSA aumentarán las contramedidas correspondientes en función a la amenaza.</p>
ROJA		<p>AMENAZA ESPECÍFICA</p> <p>Un aviso específico de que la amenaza es de una índole que permite identificar un objetivo concreto, o cuando el que ha llamado se ha identificado positivamente a sí mismo o a la organización implicada y se juzga que su amenaza es creíble.</p>	<p>Probablemente implica un peligro para personas, bienes o actividades comerciales y, por consiguiente, es imprescindible la aplicación de contramedidas.</p> <p>Se deben adoptar todas las contramedidas necesarias</p> <p>Cuando los informes de inteligencia son confirmados de un acto de interferencia ilícita real, el cual se está llevando a cabo o está en proceso, contra una aeronave, pasajeros o instalaciones aeroportuarias.</p> <p>Las JSA establecerán las contramedidas correspondientes en función de la amenaza.</p>

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

12.2.5 EXAMENES DE INCIDENTES

- a. Cuando la República de Guatemala sea afectada por un acto de interferencia ilícita, La DGAC por medio de la ANSAC, se asegurará que de reevaluar los controles y procedimientos de seguridad, y que oportunamente se adopten las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos. En este caso la ANSAC requerirá la participación del DNCCSAC y el DNOSAC para realizar esta tarea. (OACI/A-17/N-5.3.2)
- b. Después de ocurrido un acto de interferencia ilícita en la República de Guatemala, las entidades responsables examinarán y analizarán todo lo sucedido, involucrando a todos los participantes en las actividades de seguridad de la aviación civil, a fin de determinar la eficacia de las medidas y procedimientos de seguridad que figuran en el presente programa, en los planes de contingencia y programas de seguridad de aeropuerto. La ANSAC deberá notificar a la OACI, lo antes posible, acerca de toda medida tomada por el Estado para corregir una deficiencia.
- c. La ANSAC pondrá al alcance de todas las entidades participantes en las actividades de seguridad de la aviación civil los resultados de este examen y análisis, junto con las recomendaciones que surgieron para efectuar mejoras de carácter general y corregir todas las deficiencias observadas.
- d. Después del examen y análisis, la ANSAC deberá realizar, o disponer que se lleve a cabo, una crítica global del suceso, en la que deberían participar

los Jefes de Seguridad de Aeropuerto y de los explotadores de aeronaves, los miembros del CONSAC y los CSA, y otras personas que puedan tener un interés oficial. Dicha crítica debe tener por objeto compartir la experiencia con quienes no hayan participado directamente, de modo que puedan beneficiarse de las misma y estar mejor preparados para hacer frente a sucesos futuros en los que sea necesario actuar.

- e. Los resultados del examen y análisis serán enviados a la OACI según lo establecido en el numeral 10.11.12 inciso a. numeral 1), 2), 3) y 4) del presente programa.

12.3 EJERCICIOS DE SEGURIDAD

- a. Los ejercicios de seguridad son formas de instrucción conjunta extremadamente útiles para determinar la eficacia de las medidas de seguridad y de los planes de contingencia, por lo que se llevarán a cabo regularmente en los aeropuertos internacionales de la República de Guatemala. Los ejercicios de seguridad tienen como objetivo cerciorarse que el plan de contingencia es adecuado para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.
- b. Los ejercicios de seguridad serán planificados, organizados, coordinados y desarrollados por las JSA con el involucramiento de las entidades que participan en la toma de decisiones en un acto de interferencia y con la colaboración de determinadas dependencias que que participan en el plan de contingencia; por ejemplo: (JSA, explotadores de aeronaves, empresas de seguridad privada; arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo, proveedores de servicios en tierra en aeropuertos, servicios de emergencia, Policía Nacional Civil, fuerzas militares, autoridades aduanales y migratorias; etc.)
- c. Las JSA elaborarán una programación sobre los ejercicios de seguridad, indicando el acto de interferencia ilícita simulado, logística y desarrollo de los mismos.
- d. Las JSA deberán realizar ejercicios de seguridad generales o a gran escala por lo menos cada dos años; los ejercicios de seguridad periódicos de menor escala o de mesa, deberán realizarse por lo menos cada año.
- e. Cada JSA deberán designar por lo menos un puesto aislado de estacionamiento de aeronaves o un lugar designado para tal el efecto, para su ubicación en caso se sospeche o se haya recibido información que es objeto de un acto de interferencia ilícita y deberán estar descritos en los PSA y planes de contingencia.
- f. Al finalizar un ejercicio, se debe realizar un análisis de lo sucedido, para resaltar las deficiencias y efectuar los ajustes pertinentes en los programas de contingencia con el fin de corregir dichas fallas en un periodo no mayor de 60 días.
- g. Todos los ejercicios de seguridad serán evaluados por personal seleccionado que forme parte del comité de seguridad de los aeropuertos, designado para dichas funciones.



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA
AVIACIÓN CIVIL

DISTRIBUCION
LIMITADA

13. APENDICES:

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

- APENDICE 11:** Referencia Cruzada Entre las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo 17 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
- APENDICE 12:** Procedimiento para la Coordinación entre la OACI y la Autoridad Competente en Materia de Seguridad de la Aviación Civil, para la Notificación y Publicación de Diferencias.
- APENDICE 13:** Procedimiento para Difundir Nueva Inteligencia o Información Sobre el Nivel de Amenaza a las Operaciones de Aviación Civil.
- APENDICE 14:** Procedimiento de la República de Guatemala para Compartir Información Sobre Amenazas que se Relacione con los Intereses de Seguridad de la Aviación de Otros Estados
- APENDICE 15:** Procedimiento Para Aprobar Programas de Seguridad y Documentación Nacional en Materia de Seguridad de la Aviación Civil Conforme los Requisitos del PNSAC.
- APENDICE 16:** Características y Requisitos de las Credenciales oficiales de los Inspectores de la DGAC
- APENDICE 17:** Circulares y Directivas de Seguridad de Seguridad de la Aviación Civil
- APENDICE 18:** Mecanismo de Distribución de Los Programas De Seguridad De La Aviación Civil a Nivel Nacional

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

ENTIDAD	DOCUMENTO
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Doc. 7300/8). Ratificado por Guatemala el 31 de marzo de 1947
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Doc. 8364). Ratificado por Guatemala el 22 de octubre de 1970
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc. 8920). Ratificado por Guatemala el 18 de abril de 1979
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc. 8966). Ratificado por Guatemala el 23 de agosto de 1978
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional complementario del Convenio de Montreal firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Doc. 9518). Ratificado por Guatemala el 28 de julio 1994
Organización de Aviación Civil Internacional, OACI	Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Doc. 9571). Ratificado por Guatemala el 31 de julio de 1997

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



INFORME OFICIAL SOBRE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

PARTE 1: PRELIMINAR FINAL

Estado que presenta el informe: **República de Guatemala** Fecha del informe: (dd/mm /aa)

PARTE 2: TIPO DE ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA (AUI)	Realizado	Intento
1) Ataque contra una aeronave en vuelo (p. ej., sabotaje y ataques con MANPADS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Ataque contra un aeropuerto/otras instalaciones de aviación (incluida una aeronave en tierra)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Apoderamiento ilícito de aeronave	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Ataque utilizando una aeronave como arma (sistemas de aeronave pilotada a distancia inclusive)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Ciberataque que pone en peligro la seguridad operacional de la aviación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Otros actos no especificados en esta lista: Especificar: _____ _____ _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PARTE 3: INFORMACIÓN GENERAL	INFORMACION SOBRE EL VUELO	
Fecha del incidente:	Fecha de salida:	Número de pasajeros:
Lugar (aeropuerto, Estado, etc.):	Número de vuelo:	Número de tripulantes:
Hora en que comenzó el incidente:	Explotador: <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> chárter <input type="checkbox"/> interNacional <input type="checkbox"/> interior	Numero de Oficiales de Seguridad a bordo:
Hora en que terminó el incidente:	Aeropuerto de salida:	Número de perpetradores:
Tipo de aeronave:	Aeropuerto de llegada:	Arma/método utilizado: <input type="checkbox"/> Arma de fuego <input type="checkbox"/> Explosivo <input type="checkbox"/> Otro (especificar en la Parte 4) <input type="checkbox"/> Ninguno
Estado de matrícula:	Destino previsto:	El incidente tuvo lugar en: <input type="checkbox"/> En tierra <input type="checkbox"/> En vuelo

PARTE 4: DESCRIPCIÓN DEL INCIDENTE Y MEDIDAS ADOPTADAS PARA SUBSANAR PUNTOS DÉBILES

NÚMERO DE VÍCTIMAS/LESIONES				
	Pasajeros	Tripulantes	Perpetradores	Otros
Muertos				
Lesionados				

APENDICE 03. LISTA DE PERSONAS Y VEHICULOS EXENTAS DE INSPECCIÓN

No.	PERSONAJE	OBSERVACION
1	Presidente de la República de Guatemala y su comitiva	Están exentos los vehículos donde son transportados
2	Primera Dama de la Nación y su comitiva	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva.
3	Vicepresidente de la República y su comitiva	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva.
4	Presidente del Organismo Legislativo	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva
5	Presidente del Organismo Judicial	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva
6	Presidentes y la Realeza de otros Estados y su comitiva.	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva
7	Fiscal General y Jefe del Ministerio Público	Están exentos los vehículos donde son transportados y los de su comitiva
8	Jefes de misiones diplomáticas.	Previa coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, y las JSA respectivamente. La exención aplica a los vehículos de la comitiva.
9	Director General de la DGAC	En cumplimiento de sus funciones. Aplica también a sus vehículos institucionales.
10	Administrador Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	En cumplimiento de sus funciones. Aplica también a sus vehículos institucionales.

11	Jefes de Seguridad de Aeropuertos	En cumplimiento de sus funciones. Aplica también a sus vehículos institucionales.
12	Bomberos del Servicio de extinción de incendios (SEI) de la DGAC.	En atención de emergencias y/o contingencias Aplica también a sus vehículos institucionales o de emergencia.
13	Policía Nacional Civil (PNC), incluyendo a personal asignado a la Embajada de los Estados Unidos de América	Asignados a los aeropuertos en cumplimiento de sus funciones Aplica también a sus vehículos institucionales
14	Inspectores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.	En cumplimiento de sus funciones como Inspectores Nacionales, Aplica también a sus vehículos institucionales
15	Personal de Inteligencia Militar (Ministerio de la Defensa Nacional)	Asignados a los aeropuertos en cumplimiento de sus funciones
16	Personal del Ministerio Público (jefes de Fiscalía, técnicos en investigación, auxiliares fiscales y coordinadores de investigación), asignados a los aeropuertos.	Asignados a los aeropuertos en cumplimiento de sus funciones. Aplica también a sus vehículos institucionales.

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

MÉTODO DE EVALUACIÓN DE RIESGOS Y MAPA DEL PROCESO

1.1 La metodología utilizada para el desarrollo de la evaluación de riesgos para las operaciones de seguridad de la aviación civil en Guatemala se basa en lo establecido en el documento número 10108 de la OACI “Declaración del Contexto Mundial de Riesgo para la Seguridad de la Aviación”

1.2 En la figura A-1 se ilustra el mapa del proceso para evaluar el riesgo. Este proceso comprende los elementos siguientes:

- a) la definición y análisis de escenarios de amenaza verosímiles con sus probabilidades y consecuencias;
- b) la evaluación de las atenuaciones vigentes y las vulnerabilidades remanentes;
- c) la evaluación del riesgo residual teniendo en cuenta la probabilidad, las consecuencias y vulnerabilidades de un escenario de amenaza específico; y
- d) recomendaciones para profundizar la labor centrada en el riesgo y las posibles atenuaciones.

1.3 Los componentes clave de una evaluación integral del riesgo son:

a) escenario de amenaza — identificación y descripción de un acto de interferencia ilícita verosímil que comprende un blanco (una terminal o infraestructura aeroportuaria, una aeronave, etc.), el modus operandi (que incluye el transporte y el ocultamiento) y los métodos para llevar a cabo el ataque (p. ej., con un IED) y el adversario (según el lugar que tiene el adversario en el sistema de aviación: pasajera/o, no pasajera/o y/o elemento interno). Debe tener el nivel de detalle necesario que permita una evaluación y un análisis precisos; un “ataque contra una aeronave” no alcanza para definir el escenario;

b) probabilidad de ataque — la probabilidad o posibilidad de que se produzca el atentado sobre la base de las intenciones y capacidades de la posible autoría, pero SIN tener en cuenta las medidas de seguridad en vigor. En esta metodología se usa la probabilidad como indicador de amenaza, teniendo en cuenta la intención y la capacidad de la autoría para llevar a cabo el escenario de amenaza;

c) consecuencias — la naturaleza y magnitud de los efectos del ataque específico en términos humanos, económicos, políticos y de imagen en el peor de los casos razonablemente posibles; A-2 Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación.

d) medidas de atenuación actuales — los SARPS pertinentes, que pueden no estar todos en el Anexo 17, y la orientación — que por lo general se supone que se aplican efectivamente (cuando este no sea evidentemente el caso, el riesgo residual será mayor). Se supone que ninguna amenaza puede ser totalmente eliminada;

e) vulnerabilidad — la magnitud de las vulnerabilidades que persisten una vez que se han tomado en cuenta las medidas de atenuación en vigor;

f) riesgo residual — el riesgo total de que se cometa un ataque, teniendo en cuenta la probabilidad del escenario de amenaza y sus consecuencias y considerando las vulnerabilidades que persisten después de suponer que las medidas de atenuación actuales están en vigor; y

g) atenuación adicional posible — las medidas no incluidas específicamente en los SARPS de la OACI que puedan aplicarse para mitigar aún más los riesgos residuales cuando sea necesario.

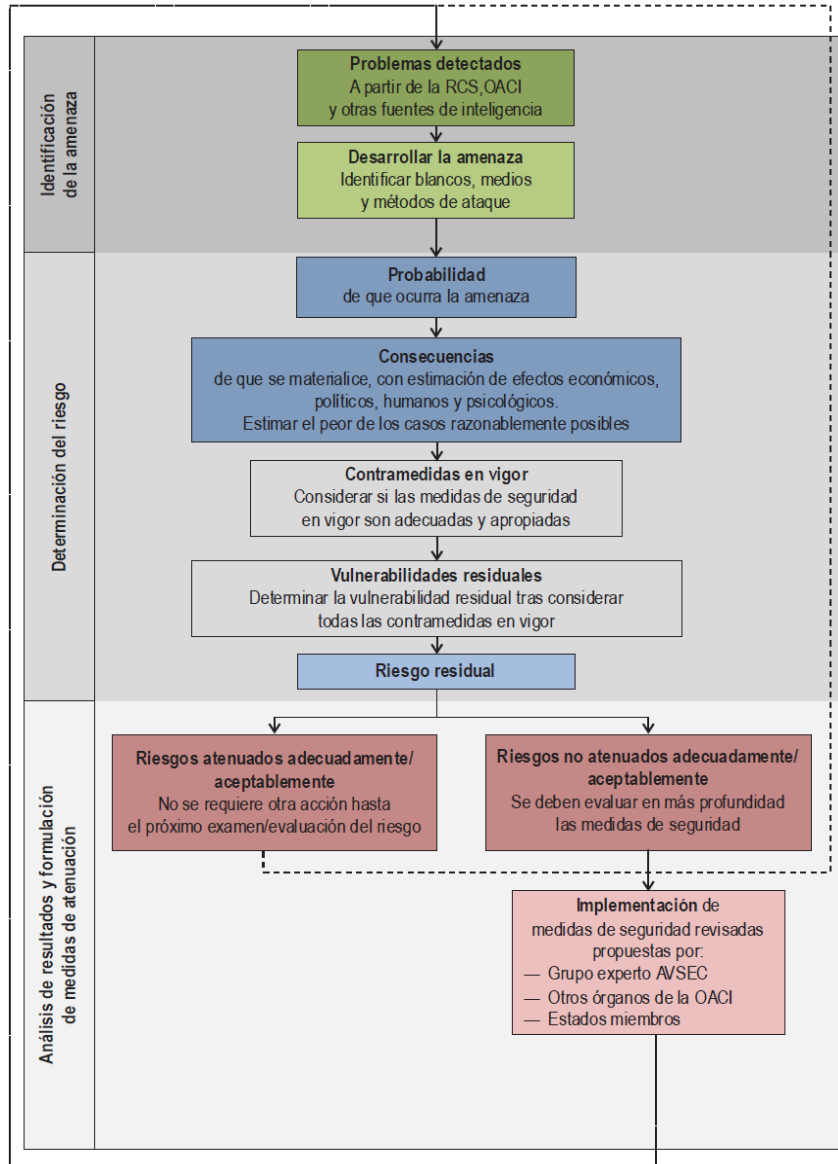


Figura A-1. Mapa de proceso de la evaluación de riesgos

1.4 En la evaluación de riesgos deben identificarse los escenarios posibles cuidadosamente y con suficiente detalle, considerando cada forma de amenaza específica y minuciosamente. Las amenazas pueden apuntar a determinados aeropuertos, terminales o infraestructura aérea en particular, como depósitos de combustible, instalaciones de control del tránsito aéreo o equipo de navegación, así como las aeronaves en general o las específicamente afectadas a una modalidad, como la aviación general, el transporte de personas o los aviones de carga. También deben evaluarse los posibles medios y métodos con los que podría llevarse a cabo el atentado. Esto incluiría

la forma en que puede construirse un arma o artefacto explosivo; los medios para trasladarlo (p. ej., que lo lleve una persona o se transporte en un vehículo) y quién lo podría hacer (p. ej., elemento interno, persona pasajera o no pasajera); cómo podría ocultarse y cómo se lo podría activar o usar para llevar a cabo un acto de interferencia ilícita.

1.5 El escenario de amenaza será la base del análisis del riesgo, donde la probabilidad, la consecuencia y la vulnerabilidad se determinarán en función de un escenario de amenaza específico. El WGTR utiliza la plantilla que aparece más adelante y que los Estados pueden usar para evaluar escenarios de amenaza individuales. A título ilustrativo, se ha incluido un ejemplo de matriz de riesgo considerado bajo “Uso de una aeronave como arma”, a partir de un escenario con las características de los hechos del 11 de septiembre de 2001, en el que la tripulación de cabina (adversario) se apodera de una aeronave comercial de gran porte para transporte de personas (blanco) valiéndose de un arma/artículo prohibido (modus operandi) y la aeronave se usa como arma para atacar un blanco populoso en tierra. Cabe señalar que este ejemplo difiere de la metodología específica de los ataques del 11 de septiembre, ya que describe un ataque perpetrado por la tripulación de cabina y no por quienes viajaban a bordo.

Ejemplo de matriz de riesgo (escenario)

Escenario	Probabilidad	Consecuencias	Atenuaciones	Vulnerabilidades	Riesgo residual	Atenuaciones adicionales
Escenario tipo 9/11: tripulación de cabina usa arma para apoderarse de aeronave comercial de gran porte para transporte de personas y usa la misma aeronave como arma						

1.6 En esta metodología, la probabilidad, las consecuencias y la vulnerabilidad se valoran aplicando una escala de diez puntos que va de ALTA a BAJA. A continuación, se ofrece una explicación general de cada uno de dichos puntos.

1.7 Una probabilidad:

a) ALTA (puntuación de 9 o 10) significa que se trata de un escenario muy creíble, con antecedentes de un ataque del mismo tipo cometido en años recientes o claros indicios de capacidad, intención y planificación;

b) MEDIA-ALTA (puntuación de 7 u 8) indica un escenario claramente creíble, con ejemplos relativamente recientes o indicios de una etapa inicial de planificación o reconocimiento hostil;

c) MEDIA (puntuación de 5 o 6) refiere a un escenario en esencia creíble, con algún indicio de intención y capacidad y quizás algunos antecedentes, pero sin indicios de que se esté planificando un ataque;

d) MEDIA-BAJA (puntuación de 3 o 4) significa un escenario respecto del cual no hay antecedentes o los hay pero no son recientes; sin embargo, sí existen indicios de intención, aunque con un método que aparentemente no está suficientemente desarrollado para un escenario de ataque certero o que probablemente ha sido reemplazado por otras formas de ataque; y

e) BAJA (puntuación de 1 o 2) indica un escenario teóricamente creíble, pero sin antecedentes ni señales de ataque o de planes de ataque, y una intención teórica para la que no se observa capacidad.

1.8 Entre los interrogantes que permitirían valorar el nivel de probabilidad, se podría intentar determinar si se dispone de información de inteligencia de que se está planificando un ataque de este tipo o si existen antecedentes de ataques similares. A continuación, figura un ejemplo de calificación del nivel de probabilidad para el escenario de amenaza utilizado aquí como ejemplo.

Ejemplo de matriz de riesgo (probabilidad)

Escenario	Probabilidad	Consecuencias	Atenuaciones	Vulnerabilidades	Riesgo residual	Atenuaciones adicionales
Escenario tipo 9/11: tripulación de cabina usa arma para apoderarse de aeronave comercial de gran porte para transporte de personas y usa la misma aeronave como arma	MEDIA-BAJA — No hay precedentes o planes conocidos de ataque estilo 11 de septiembre donde la tripulación de vuelo/cabina es el agente, pero se sabe de casos de radicalización de la tripulación de vuelo o se tiene información sobre la intención — Se toma nota del caso del vuelo German Wings 9525 Como indicación de la capacidad para llevar a cabo un ataque					

1.9 Respecto a las consecuencias, las calificaciones significan que en el peor de los casos razonablemente posibles puede esperarse que los resultados sean los que se indican a continuación:

Consecuencias			
Calificación del impacto	Humanas	Impacto económico directo	Otras
ALTA (puntuación de 9 o 10)	Cientos de personas fallecidas	Miles de millones de Dólares estadounidenses	Perturbación grave del servicio y de la confianza en el sistema de aviación
MEDIA-ALTA (puntuación de 7 u 8)	Algunas pero no todas de las consecuencias en la calificación ALTA que se indican arriba		
MEDIA (puntuación de 5 o 6)	Decenas de personas fallecidas	Decenas o cientos de millones de dólares estadounidenses	Perturbación apreciable del servicio y de la confianza en el sistema de aviación
MEDIA-BAJA (puntuación de 3 o 4)	Algunas pero no todas las consecuencias en la calificación MEDIA que se indican arriba		
BAJA (puntuación de 1 o 2)	Algunas muertes y lesiones	Algún tipo de repercusión económica	Alguna perturbación del servicio y de la confianza en el sistema de aviación

1.10 Se reconoce que esto no es una ciencia exacta, y donde haya dudas, la mejor solución será aquella que satisfaga el mayor número de criterios en el peor de los casos razonablemente posibles. A continuación figura un ejemplo de calificación de las consecuencias en el escenario de amenaza utilizado aquí como ejemplo.

Ejemplo de matriz de riesgo (consecuencias)

Escenario	Probabilidad	Consecuencias	Atenuaciones	Vulnerabilidades	Riesgo residual	Atenuaciones adicionales
Escenario tipo 9/11: tripulación de cabina usa arma para apoderarse de aeronave comercial de gran porte para transporte de personas y usa la misma aeronave como arma	MEDIA-BAJA — No hay precedentes o planes conocidos de ataque estilo 11 de septiembre donde la tripulación de vuelo/cabina es el agente, pero se sabe de casos de radicalización de la tripulación de vuelo o se tiene información sobre la intención — Se toma nota del caso del vuelo	ALTA — Muerte de todas las personas a bordo de la aeronave — Pérdida de vidas y daños en la infraestructura de tierra — Daños económicos generalizados — Pérdida de confianza al ser un ataque perpetrado por una persona de confianza				

	German Wings 9525 Como indicación de la capacidad para llevar a cabo un ataque					
--	---	--	--	--	--	--

1.11 En lo relativo a la vulnerabilidad, la calificación:

a) ALTA (puntuación de 9 o 10) significa que no hay medidas de atenuación en aplicación general, ya sea porque el Anexo 17 no las exige o por no contarse con medidas eficaces que sean realistas;

b) MEDIA-ALTA (puntuación de 7 u 8) significa que la atenuación tiene un alcance limitado y que restan áreas y aspectos importantes del riesgo que no están previstos en ningún requisito del Anexo 17 ni en medidas de aplicación general;

c) MEDIA (puntuación de 5 o 6) significa que se está en presencia de características de vulnerabilidad MEDIA-ALTA y MEDIA-BAJA;

d) MEDIA-BAJA (puntuación de 3 o 4) significa que, en términos generales, se cuenta con medidas de atenuación, pero es posible que no hayan alcanzado madurez o sean solo parcialmente eficaces. Así, por ejemplo, los requisitos generales del Anexo 17 pueden estar en aplicación en todas las áreas y aspectos, pero queda margen para perfeccionarlos aún más o mejorar su aplicación; y

e) BAJA (puntuación de 1 o 2) supone que el Anexo 1 tiene requisitos claros y que hay medidas de reducción en amplia aplicación que en general se consideran eficaces.

1.12 Al analizar la vulnerabilidad, es importante tomar en cuenta cómo responden los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los programas nacionales y los programas aeroportuarios frente al escenario de riesgo específico, y qué tan eficaces son las medidas de seguridad en vigor para atenuarlo y, si se dispone de información fiable, qué tan bien se aplican y sostienen esas medidas a lo largo del tiempo. La RCS toma en cuenta las acciones de atenuación que generalmente están en vigor, incluidos los SARPS del Anexo 17, y da por supuesto que están aplicándose eficazmente (a menos que existan indicios claros y objetivos de lo contrario). Al realizar sus propias evaluaciones, los Estados y otras entidades deberían asegurarse de que se cuente efectivamente con las medidas pertinentes y que se estén aplicando de forma eficaz y continua. Cuando no sea así, las calificaciones del riesgo residual serán inevitablemente más altas.

Ejemplo de matriz de riesgo (vulnerabilidades)

Escenario	Probabilidad	Consecuencias	Atenuaciones	Vulnerabilidades	Riesgo residual	Atenuaciones adicionales
Escenario tipo 9/11: tripulación de cabina usa arma para apoderarse de aeronave comercial de gran porte para transporte de personas y usa la misma aeronave como	MEDIA-BAJA — No hay precedentes o planes conocidos de ataque estilo 11 de septiembre donde la tripulación de vuelo/cabina	ALTA — Muerte de todas las personas a bordo de la aeronave — Pérdida de vidas y daños en la infraestructura de tierra — Daños	Anexo 17: — Verificación de antecedentes inicial y periódica (Anexo 17, norma 3.5.2) — Inspección de todo el personal	PUNTUACIÓN (Por determinar en función de las vulnerabilidades residuales luego de considerar las atenuaciones en vigor)		

arma	es el agente, pero se sabe de casos de radicalización de la tripulación de vuelo o se tiene información sobre la intención — Se toma nota del caso del vuelo German Wings 9525 Como indicación de la capacidad para llevar a cabo un ataque	económicos generalizados — Pérdida de confianza al ser un ataque perpetrado por una persona de confianza	(Anexo 17, norma 4.2.5) Considerar asimismo el <i>Manual de seguridad de la aviación</i> (Doc 8973, distribución limitada) y los programas nacionales y aeroportuarios			
------	--	---	---	--	--	--

1.13 A cada escenario creíble que se selecciona se le asigna entonces una puntuación de riesgo residual que se basa en la combinación de las puntuaciones de probabilidad, consecuencias y vulnerabilidad.

1.14 El riesgo residual se valora aplicando una escala de cinco puntos. La calificación se deriva de las otras puntuaciones, con intervención de elementos de juicio además de la sumatoria de las puntuaciones dadas a la probabilidad, las consecuencias y la vulnerabilidad. Las puntuaciones que se dan a cada uno de los parámetros anteriores son reflejo de un análisis consensual basado en la información disponible, lo que deja en claro que en general no se dispone de muchos datos. La fórmula matemática que se usa para calcular el riesgo residual en esta metodología es la siguiente.

	Amenaza (A)		Consecuencia (C)		Vulnerabilidad (V)	Puntuación del riesgo	Calificación del riesgo
ALTA	9-10	+	9-10	+	9-10	25,6 a 30	ALTA
MEDIA-ALTA	7-8	+	7-8	+	7-8	19,6 a 25,5	MEDIA-ALTA
MEDIA	5-6	+	5-6	+	5-6	13,6 a 19,5	MEDIA
MEDIA-BAJA	3-4	+	3-4	+	3-4	7,6 a 13,5	MEDIA-BAJA
BAJA	1-2	+	1-2	+	1-2	3,0 a 7,5	BAJA

1.15 Si la calificación del riesgo que se obtiene tras aplicar la fórmula de cálculo no se corresponde con lo que se sabe que debería ser el riesgo residual en un escenario concreto, se puede prever la puntuación de cada parámetro de ese escenario y ajustarla si es necesario. Si como resultado de esta revisión se modifica la valoración de algún parámetro, se deberá aplicar de nuevo la fórmula matemática usando las puntuaciones actualizadas.

1.16 Es útil registrar en la matriz de riesgo, o en algún otro lugar, las razones principales de las conclusiones alcanzadas durante el proceso de evaluación. Este paso será importante a la hora de examinar las evaluaciones o usarlas para fundamentar la formulación de políticas.

1.17 Las calificaciones finales solo sirven de guía para definir políticas y establecer el orden relativo de prioridad de los diferentes tipos de amenazas. Las circunstancias locales difieren, por lo que los Estados y otras entidades deberían tener en cuenta todos los factores locales pertinentes al realizar sus propias evaluaciones de riesgo.

1.18 Los distintos elementos de la evaluación del riesgo pueden evolucionar con el tiempo –por ejemplo, si hay un cambio en el cuadro de amenaza o si se implementan nuevas medidas de atenuación– y por lo tanto es importante volver a examinar periódicamente estas evaluaciones a la luz de los nuevos incidentes o de cualquier cambio que se produzca en la amenaza.

1.19 Para cada escenario de amenaza, tras haber considerado el riesgo residual y la medida en que se haya atenuado, resultará de utilidad recopilar todas aquellas conclusiones relativas a otras medidas que pudieran implementarse para resolver las vulnerabilidades residuales que se hayan detectado. En el ámbito mundial, esto podría incluir, por ejemplo, propuestas de enmienda y actualización del Anexo 17 y el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada).

1.20 Los Estados y otras entidades que decidan aplicar este método a sus propias evaluaciones del riesgo deberían examinar los riesgos residuales que queden de manifiesto y evaluar la posible adopción de medidas de seguridad adicionales para comprobar si pueden brindar un grado de atenuación eficaz, factible y sostenible en proporción con la amenaza.

Ejemplo de matriz de riesgo (riesgo residual y atenuaciones adicionales)

Escenario	Probabilidad	Consecuencias	Atenuaciones	Vulnerabilidades	Riesgo residual	Atenuaciones adicionales
Escenario tipo 9/11: tripulación de cabina usa arma para apoderarse de aeronave comercial de gran porte para transporte de personas y usa la misma aeronave como arma	MEDIA-BAJA — No hay precedentes o planes conocidos de ataque estilo 11 de septiembre donde la tripulación de vuelo/cabina es el agente, pero se sabe de casos de radicalización de la tripulación de vuelo o se tiene información sobre la intención — Se toma nota del caso del vuelo German Wings 9525 Como indicación de la capacidad	ALTA — Muerte de todas las personas a bordo de la aeronave — Pérdida de vidas y daños en la infraestructura de tierra — Daños económicos generalizados — Pérdida de confianza al ser un ataque perpetrado por una persona de confianza	Anexo 17: — Verificación de antecedentes inicial y periódica (Anexo 17, norma 3.5.2) — Inspección de todo el personal (Anexo 17, norma 4.2.5) Considerar asimismo el <i>Manual de seguridad de la aviación</i> (Doc 8973, distribución limitada) y los programas nacionales y aeroportuarios	PUNTUACIÓN (Por determinar en función de las vulnerabilidades residuales luego de considerar las atenuaciones en vigor)	PUNTUACIÓN (Por determinar en función de las evaluaciones de probabilidad, consecuencias y vulnerabilidades residuales)	¿Qué más se puede hacer para atenuar este escenario de amenaza?

	para llevar a cabo un ataque					
--	------------------------------	--	--	--	--	--

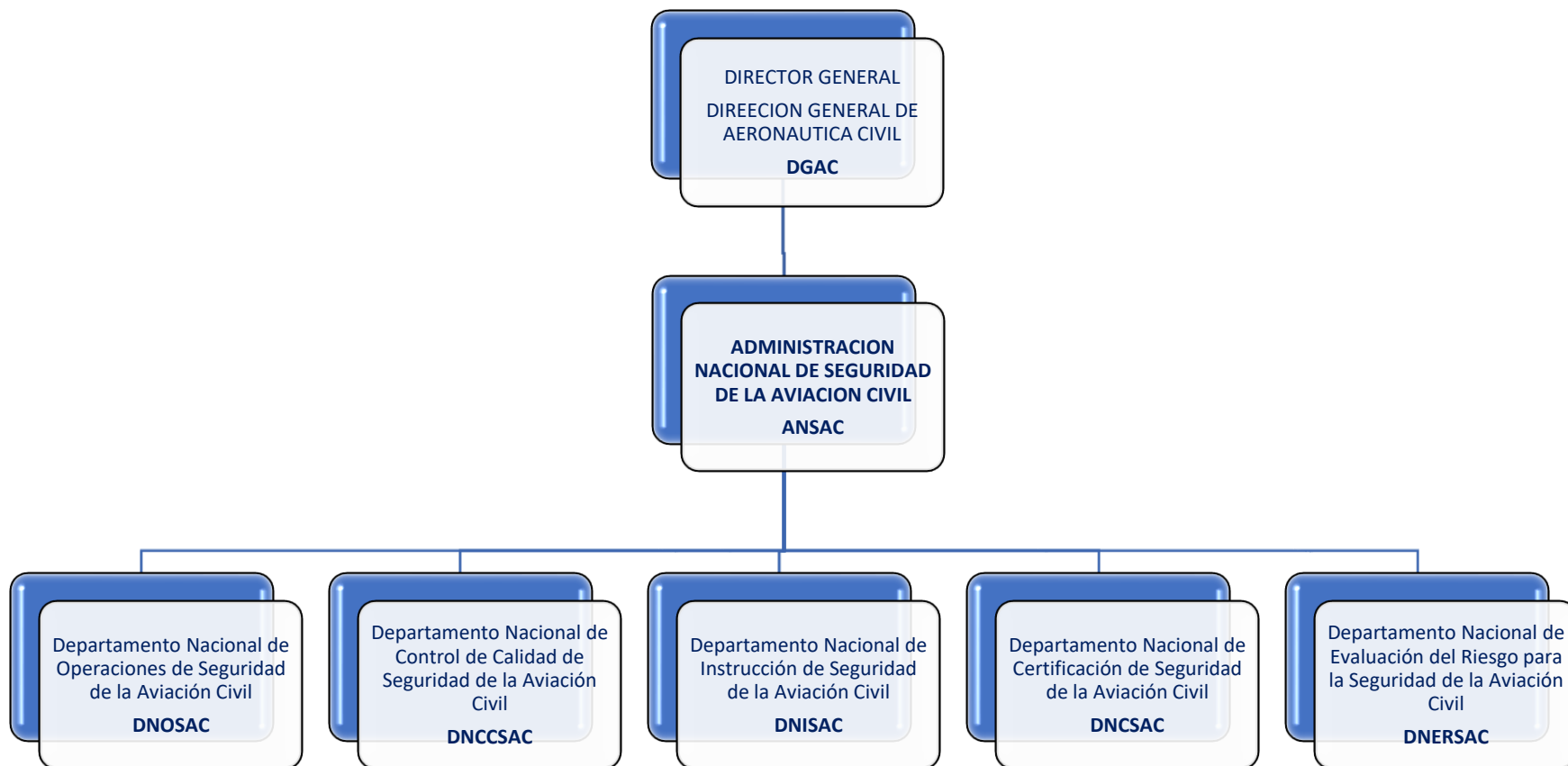
1.21 Escenarios de Amenaza:

a. Los escenarios de amenaza que deberían ser evaluados como mínimo son los siguientes:

- 1) IED que se ingresan ocultos en la persona o el equipaje de mano
- 2) IED ocultos en la carga/correo
- 3) Ataques en la parte pública (incluye uso de IED ocultos en vehículos).
- 4) Aeronaves usadas como arma
- 5) MANPADS, misiles y otros ataques a distancia (excluye uso de UAS)
- 6) Ataques con UAS (contra objetivos de la aviación fuera de zonas de conflicto)
- 7) IED ocultos en el equipaje de bodega
- 8) IED ocultos en artículos de servicio (restauración, suministros de a bordo, suministros de aeropuerto etc.)
- 9) Ataques con vehículos contra parte aeronáutica
- 10) Ciberataques
- 11) Secuestro convencional (con fines terroristas)
- 12) Amenazas biológicas, radiológicas y químicas
- 13) Ataques contra instalaciones de ATC

“Los detalles y consideraciones respecto a cada escenario de amenaza se encuentran descritos en el documento 10108 de la OACI “Declaración del Contexto Mundial de Riesgo para la Seguridad de la Aviación”

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



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

- I. Resolución**
- II. Alcance**
- III. Distribución del programa**
- IV. Lista de páginas efectivas**
- V. Registro de revisiones y enmiendas**
- VI. Introducción**
- VII. Política de calidad de seguridad de la aviación civil**
- VIII. Revisión de la política y objetivos del PNCCSAC**

CAPÍTULO 1. OBJETIVOS

- 1.1 Autoridad
- 1.2 Administración del Programa

CAPÍTULO 2. DEFINICIONES, SIGLAS Y ACRONIMOS

- 2.1 Definiciones
- 2.2 Siglas y Acrónimos

CAPÍTULO 3. FUNCIONES, RESPONSABILIDADES, RECURSOS HUMANOS, FINANCIEROS Y MATERIALES

- 3.1 Funciones y Responsabilidades
 - 3.1.1 Dirección General de Aeronáutica Civil
 - 3.1.2 Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –ANSAC-
 - 3.1.3 Departamento Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil – DNCCSAC-
 - 3.1.4 Responsabilidades en Materia de Control De Calidad de las Entidades Descritas En el Alcance del PNCCSAC
- 3.2 Recursos Humanos, Financieros y Materiales

CAPÍTULO 4. PERSONAL

- 4.1 Criterios de Selección y Contratación
- 4.2 Instrucción
- 4.3 Instrucción en el Puesto de Trabajo (OJT)
- 4.4 Certificación
- 4.5 Autoridad
- 4.6 Código de Conducta

CAPÍTULO 5. HERRAMIENTAS PARA LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISION Y VIGILANCIA

- 5.1 Tipos de Actividades de Supervisión y Vigilancia en Materia de Seguridad de la Aviación Civil
 - 5.1.1 Metodología de las Actividades de Supervisión y Vigilancia de Control de Calidad AVSEC.

- 5.1.2 Planificación y Programación
- 5.1.3 Principios de Supervisión y Vigilancia
- 5.1.4 Auditorías de Seguridad
- 5.1.5 Inspecciones de Seguridad
- 5.1.6 Pruebas de Seguridad
- 5.1.7 Investigaciones de Seguridad

CAPÍTULO 6. INFORMES

- 6.1 Informe de Programación de Actividades de Supervisión y Vigilancia
- 6.2 Envío de los Informes sobre las Actividades de Supervisión y Vigilancia
 - 6.2.1 Proceso de Revisión y Aprobación de Informes
 - 6.2.2 Retención de Análisis Estadístico
- 6.3 Información Ejecutiva de Fin de Año

CAPÍTULO 7. CUMPLIMIENTO E INCLUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS

- 7.1 Categorías de Cumplimiento y Prioridades
- 7.2 Medidas que Permiten Asegurar el Cumplimiento de las Normas
 - 7.2.1 Sistema de Reporte Voluntario Confidencial de Seguridad de la Aviación Civil
 - 7.2.2 Plan de Medidas Correctivas
 - 7.2.3 Presentación del Plan de Acción de Medidas Correctivas
 - 7.2.4 Evaluación de las Medidas Correctivas de los Entes Sujetos a Supervisión y Vigilancia para Subsanan Deficiencias.
 - 7.2.5 Medidas Administrativas

APENDICES

APENDICE 07. PLANTILLA MODELO PARA LA ELABORACIÓN DE LA POLITICA O PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL –PNISAC-

- I. Resolución de aprobación del PNISAC**
- II. Alcance y ámbito de Aplicación**
- III. Distribución del programa**
- IV. Listado de páginas efectivas**
- V. Proceso y registro de revisiones y enmiendas**
- VI. Siglas y acrónimos**
- VII. Introducción**

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

Capítulo 2. Personal de seguridad

Capítulo 3. Personal que no sea el de seguridad

Capítulo 4. Módulos de instrucción y planes de cursos

Capítulo 5. Examen del desempeño de candidatos

Capítulo 6. Certificación del Personal

Capítulo 7. Registros de instrucción

Capítulo 8. Apéndices

Capítulo 9. Revisión y Aceptación.

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

- a. De acuerdo al artículo 6 de la Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, la DGAC es la actual autoridad aeronáutica del Estado y por ende es la autoridad competente en seguridad de la aviación civil. La DGAC a través de su Director General nombrará y designará al Administrador Nacional de Seguridad de la Aviación Civil como autoridad superior de la ANSAC responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil y de elaborar y aplicar normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.
- b. LA DGAC notificará a la OACI por escrito su competencia legal como la autoridad aeronáutica en el Estado de Guatemala y ejercerá dicha autoridad a través de la ANSAC e informará a la OACI quien es la persona responsable de la ANSAC.
- c. Inmediatamente después de la designación de una nueva autoridad en la ANSAC, la DGAC por medio de su Director General lo notificará a la OACI.
- d. El medio de comunicación para notificar a la OACI la designación de la nueva autoridad de la ANSAC en la República de Guatemala, es a través del correo electrónico institucional del secretario general de la OACI.
- e. Simultáneamente a la notificación al secretario general de la OACI se debe informar al correo electrónico institucional del Director Regional OACI de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe.
- f. En todas las notificaciones se solicitará un acuse de recibo.
- g. La ANSAC conservará una copia de la notificación y el acuse de recibo al Secretario General y el Director Regional de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe de la OACI.

APENDICE 09. PLANTILLA MODELO SOBRE ACUERDOS BILATERALES

ADJUNTO 1 CLÁUSULA MODELO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

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

ARTÍCULO “X”

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

Nota.- Las disposiciones subrayadas en el apartado a) que precede sería solamente aplicable si los Estados interesados son Partes en estos Convenios y Protocolos.

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

esa otra Parte contratante. Cada Parte contratante se asegurará de que en su territorio se aplican estrictamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

- e) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

ADJUNTO 2
MODELO DE ACUERDO BILATERAL O REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACION

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

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

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

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

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

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

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

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

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

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

Artículo 2

Las Partes contratantes prestarán mutuamente ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros, tripulantes, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y todas otras amenazas contra la seguridad de la aviación civil.

Artículo 3

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

Artículo 4

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

Artículo 5

Las Partes contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que

se denominan Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

Artículo 6

Cada Parte contratante conviene exigir a los explotadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad de la aviación prescrita en el Artículo 5 de este instrumento, con el fin de asegurar las entradas, salidas o permanencia en el territorio de las partes. Las partes aseguraran que en su territorio se apliquen efectivamente las medidas para proteger a la aeronave, inspección de pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje de bodega, carga y suministros de la aeronave, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes contratantes se obliga atender toda solicitud de la otra Parte contratante destinada a que adopte medidas especiales de seguridad con el fin de hacer frente a una determinada amenaza.

Artículo 7

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

Artículo 8

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

Artículo 9

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

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

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

No.	OPERACIONES QUE SERÁN OBJETO DE CONTRAMEDIDAS	NIVEL DE ALERTA BLANCA AMENAZA LEVE	NIVEL DE ALERTA AMARILLA AMENAZA MODERADA	NIVEL DE ALERTA NARANJA AMENAZA SERIA	NIVEL DE ALERTA ROJA AMENAZA ESPECIFICA
1	PROTECCION DE AEROPUERTO, ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS Y CONTROLES DE ACCESO	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza.</p> <p>No son necesarias otras medidas.</p>	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo, las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.</p> <p>Se pueden implementar algunas medidas preventivas adicionales.</p>	<p>1) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al doble de las operaciones normales la frecuencia de patrullajes vehiculares en el cerco perimetral.</p> <p>2) El personal de seguridad encargado de controlar los accesos a las ZSR incrementará al doble el número de partes que se harán registros a los vehículos. Se deberá elegir en forma rotativa y aleatoria las partes del vehículo que serán sometidas a inspección; entre ellas, podrán consistir las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cavidades de las puertas delanteras, visera para el sol y guantero; b) Bolsillo de los asientos, espacio para los pies y espacio debajo de los asientos; 	<p>1) Además del patrullaje perimetral por parte del personal de seguridad del aeropuerto, las fuerzas de seguridad del Estado, efectuarán patrullajes vehiculares y peatonales perimetrales internos y externos por parte de las fuerzas de seguridad del Estado.</p> <p>2) El personal de seguridad encargado de controlar los accesos a las ZSR incrementará al triple el número de partes que se harán registros, pudiendo consistir el 100% de la totalidad de las partes del vehículo. Se debe elegir en forma rotativa y aleatoria las partes del vehículo que serán sometidas a inspección; entre ellas, podrán consistir las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cavidades de las puertas delanteras,

				<ul style="list-style-type: none"> c) Maletero/baúl/ compartimientos d) Cáster de ruedas; e) Compartimiento del motor; f) La parte inferior; y g) Cualquier otra parte del vehículo no mencionada antes. <p>3) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al doble de las operaciones normales la frecuencia de la inspección física aleatoria a las personas que no son pasajeros y sus pertenencias antes de permitir el ingreso a las ZSR.</p> <p>4) La autoridad de seguridad del aeropuerto implementará un procedimiento de Inspección física aleatoria de los vehículos que ingresan a la parte aeronáutica. El número de partes a inspeccionar será el que corresponda a las operaciones normales para el ingreso a la zona de seguridad restringida; entre ellas podrán ser las enumeradas en el inciso 2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> visera para el sol y guantero; b) Bolsillo de los asientos, espacio para los pies y espacio debajo de los asientos; c) Maletero/baúl/ compartimientos de carga; d) Cáster de ruedas; e) Compartimiento del motor; f) La parte inferior; y g) Cualquier otra parte del vehículo no mencionada antes. <p>3) Se asignará personal de las fuerzas de seguridad armados en los accesos externos de los aeropuertos y en zonas de seguridad restringidas e instalaciones vulnerables.</p> <p>4) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al triple de las operaciones normales la frecuencia de la</p>
--	--	--	--	--	--

				<p>5) El personal de seguridad del aeropuerto deberá incrementar al doble de las operaciones normales la frecuencia de la cantidad de vehículos que serán sometidos a registro antes de permitirles el ingreso a zonas de seguridad restringida.</p> <p>6) La Autoridad de seguridad del aeropuerto deberá restringir el acceso de personas visitantes a las ZSR, únicamente se permite acceso a la parte aeronáutica a los visitantes.</p> <p>7) La Autoridad de seguridad del aeropuerto debe implementar un procedimiento para detectar explosivos cuando ingresen a las zonas de seguridad restringidas paquetes cerrados, inclusive para los contenedores o carretas con precintos de seguridad.</p> <p>8) La autoridad de seguridad del aeropuerto deberá implementar controles adicionales en la verificación de los permisos para verificar la autenticidad y validez del permiso.</p>	<p>Inspección física aleatoria de las personas que no son pasajeros que ingresan a las ZSR. Se puede considerar inspeccionar físicamente al 100% a este personal.</p> <p>5) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará la frecuencia de la inspección física aleatoria al triple de lo establecido para las pertenencias personales de las personas que no son pasajeros y que ingresan a la ZSR.</p> <p>6) El personal de seguridad del aeropuerto inspeccionará el 100% de los vehículos que ingresen a las ZSR.</p> <p>7) La autoridad de seguridad del aeropuerto restringirá el ingreso de vehículos y su circulación a las ZSR al mínimo necesario. Se entiende que el mínimo necesario comprenderá a los vehículos con necesidad de ingreso por razones operacionales.</p>
--	--	--	--	--	---

				<p>9) La autoridad de seguridad del aeropuerto incrementará de acuerdo a las especificaciones del fabricante el nivel de sensibilidad de los pórticos detectores de metales, en el ajuste siguiente al de las operaciones normales.</p> <p>10) El personal de seguridad del aeropuerto requerirá al 100% de las personas que no sean pasajeros antes de que ingresen a una zona de seguridad restringida, que se despojen de sus zapatos para que sean inspeccionados por los equipos de rayos x.</p>	<p>Se limitará el ingreso de vehículos visitantes.</p> <p>8) La autoridad de seguridad del aeropuerto restringirá el acceso de las personas que no son pasajeros o trabajadores a determinadas áreas de la parte pública.</p> <p>9) La autoridad de seguridad del aeropuerto implementará de manera continua un procedimiento de inspección para la detección de armas y/o explosivos a las personas que ingresen a una ZSR, a sus artículos que transportan y en las mercancías y suministros que ingresan a la ZSR.</p> <p>10) La autoridad de seguridad del aeropuerto incrementará de acuerdo a las especificaciones del fabricante a su máximo ajuste de sensibilidad los pórticos detectores de metales.</p>
--	--	--	--	---	--

No.	OPERACIONES QUE SERÁN OBJETO DE CONTRAMEDIDAS	NIVEL DE ALERTA BLANCA AMENAZA LEVE	NIVEL DE ALERTA AMARILLA AMENAZA MODERADA	NIVEL DE ALERTA NARANJA AMENAZA SERIA	NIVEL DE ALERTA ROJA AMENAZA ESPECIFICA
2	SEGURIDAD DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJE DE MANO	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza</p> <p>No son necesarias otras medidas.</p>	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.</p> <p>Se pueden implementar algunas medidas preventivas adicionales.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará la frecuencia de las inspecciones físicas aleatorias a los pasajeros al doble de las operaciones normales. 2) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al doble de las operaciones normales la frecuencia de las inspecciones aleatorias donde se empleen métodos para detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que los pasajeros lleven sobre su persona. 3) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al doble de las operaciones normales la frecuencia de las inspecciones físicas al equipaje de mano. 4) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al doble de las operaciones normales la frecuencia de las inspecciones aleatorias del equipaje de mano donde se 	<ol style="list-style-type: none"> 1) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará la frecuencia de las inspecciones físicas aleatorias a los pasajeros al triple de las operaciones normales. Se puede considerar inspeccionar físicamente al 100% de la totalidad de los pasajeros. 2) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al triple de las operaciones normales la frecuencia de las inspecciones aleatorias donde se empleen métodos para detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que los pasajeros lleven sobre su persona. 3) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al triple de las operaciones normales la frecuencia de las inspecciones aleatorias

				<p>empleen métodos para detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos.</p> <p>5) Los pasajeros deben colocar fuera de su equipaje en una bolsa plástica hermética todos los LAG en envases con un tamaño máximo de 100 ml. o su equivalente en otras medidas transparente que se pueda volver a cerrar, de 20.5 cm. X 20.5 cm.</p> <p>6) La autoridad de seguridad del aeropuerto incrementará de acuerdo a las especificaciones del fabricante el nivel de sensibilidad de los pórticos detectores de metales, en el ajuste siguiente al de las operaciones normales</p> <p>7) El personal de seguridad del aeropuerto requerirá al 100% de los pasajeros antes de que ingresen a una zona de seguridad restringida que se despojen de sus zapatos para que sean inspeccionados por los equipos de rayos x.</p>	<p>del equipaje de mano donde se empleen métodos para detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos.</p> <p>4) La autoridad de seguridad del aeropuerto deberá implementar medidas de seguridad imprevisibles en los puntos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano.</p> <p>5) La autoridad de seguridad del aeropuerto incrementará de acuerdo a las especificaciones del fabricante a su máximo ajuste de sensibilidad los pórticos detectores de metales.</p> <p>6) La autoridad de seguridad del aeropuerto podrá restringir el abordaje de líquidos o inspeccionarlos con métodos especiales para la detección de explosivos líquidos.</p>
--	--	--	--	--	--

No.	OPERACIONES QUE SERÁN OBJETO DE CONTRAMEDIDAS	NIVEL DE ALERTA BLANCA AMENAZA LEVE	NIVEL DE ALERTA AMARILLA AMENAZA MODERADA	NIVEL DE ALERTA NARANJA AMENAZA SERIA	NIVEL DE ALERTA ROJA AMENAZA ESPECIFICA
3	SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE BODEGA	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza</p> <p>No son necesarias otras medidas.</p>	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.</p> <p>Se pueden implementar algunas medidas preventivas adicionales.</p>	<p>1) El personal de seguridad del aeropuerto deberá incrementar al doble de las operaciones normales la frecuencia de la inspección física aleatoria del equipaje de bodega.</p> <p>2) En el caso de que el aeropuerto utilice Equipo Convencional para la inspección del equipaje de bodega, la autoridad de seguridad de ese aeropuerto deberá implementar un procedimiento aleatorio donde se empleen métodos para detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos en el equipaje de bodega.</p> <p>3) En el caso que el aeropuerto utilice equipos EDS en un sistema multinivel, deberá incrementarse el nivel de utilización del algoritmo a un 75% y un 25% para la interpretación por medio del operador de equipos de rayos X.</p>	<p>1) El personal de seguridad del aeropuerto deberá incrementar al triple de las operaciones normales la frecuencia de la inspección física aleatoria del equipaje de bodega.</p> <p>2) En el caso de que el aeropuerto utilice Equipo Convencional para la inspección del equipaje de bodega, la autoridad de seguridad de ese aeropuerto deberá implementar un procedimiento continuo donde se empleen métodos para detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos en el equipaje de bodega.</p> <p>3) En el caso que el aeropuerto utilice equipos EDS en un sistema multinivel, deberá incrementarse el nivel de utilización del algoritmo a un 90% y un 10% para la interpretación por medio del</p>

				4) La autoridad de seguridad del aeropuerto deberá implementar un procedimiento de inspección aleatorio específicamente para el equipaje no acompañado.	<p>operador de equipos de rayos X.</p> <p>4) La autoridad de seguridad del aeropuerto restringirá el transporte de armas de fuego en una aeronave y personal armado, salvo los IFSO autorizados.</p> <p>5) Toda mercancía peligrosa declarada debe ser escoltada por personal de seguridad adicional desde el momento de la inspección hasta el embarque en la aeronave.</p>
No.	OPERACIONES QUE SERÁN OBJETO DE CONTRAMEDIDAS	NIVEL DE ALERTA BLANCO AMENAZA LEVE	NIVEL DE ALERTA AMARILLA	NIVEL DE ALERTA NARANJA	NIVEL DE ALERTA ROJA
4	SEGURIDAD DE LA CARGA, CORREO Y OTROS ARTÍCULOS	Las actuales contramedidas niegan la amenaza No son necesarias otras medidas.	Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta. Se pueden implementar algunas medidas preventivas adicionales.	1) El personal de seguridad del aeropuerto o la entidad correspondiente en su caso, deberá incrementar al doble de las operaciones normales, la inspección física aleatoria de las personas que tienen acceso a las zonas donde se acepta, inspecciona, prepara y almacena la carga y el correo aéreo. 2) El personal de seguridad del aeropuerto o la entidad	1) El personal de seguridad del aeropuerto o la entidad correspondiente en su caso, deberá incrementar al triple de las operaciones normales, la inspección física aleatoria de las personas que tiene acceso a las zonas donde se acepta, inspecciona, prepara y almacena la carga y el correo.

				<p>correspondiente implementará un procedimiento para inspecciones aleatorias donde se empleen métodos para detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos para las personas que ingresen a las zonas donde se acepta, inspecciona, prepara y almacena la carga y el correo aéreo.</p> <p>3) Si la carga proviene de expedidores reconocidos y está declarada como carga conocida, el Agente Acreditado o la entidad autorizada se asegurará de implementar un procedimiento de inspección aleatoria a este tipo de carga y correo.</p> <p>4) A la carga desconocida se le aplicará un procedimiento de inspección adicional aleatoria con un método distinto a la inspección de base.</p>	<p>2) El personal de seguridad del aeropuerto o la entidad correspondiente implementará un procedimiento continuo para inspecciones donde se empleen métodos para detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos para las personas que ingresen a las zonas donde se acepta, inspecciona, prepara y almacena la carga y el correo aéreo.</p> <p>3) Si la carga proviene de expedidores reconocidos y está declarada como carga conocida, el personal de seguridad del Agente Acreditado o la entidad autorizada se asegurará de inspeccionar como mínimo el 50% de esta carga mediante un procedimiento imprevisible o aleatorio.</p> <p>4) Toda la carga desconocida se clasificará como carga de alto riesgo.</p>
--	--	--	--	---	--

No.	OPERACIONES QUE SERÁN OBJETO DE CONTRAMEDIDAS	NIVEL DE ALERTA BLANCO AMENAZA LEVE	NIVEL DE ALERTA AMARILLA	NIVEL DE ALERTA NARANJA	NIVEL DE ALERTA ROJA
5	SEGURIDAD DE AERONAVES	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza</p> <p>No son necesarias otras medidas.</p>	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.</p> <p>Se pueden implementar algunas medidas preventivas adicionales.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) El explotador de las aeronaves se asegurará que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves del transporte aéreo comercial de origen que hayan pernoctado o hayan estado fuera de servicio. 2) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al doble de las operaciones normales la frecuencia de los patrullajes vehiculares sobre las áreas donde se encuentren las aeronaves estacionadas que pernoctan. 3) La autoridad de seguridad del aeropuerto se asegurará de implementar un procedimiento aleatorio de verificación de permisos de personas y vehículos que circulen en la plataforma donde se encuentren estacionadas las aeronaves. 4) La autoridad de seguridad del aeropuerto convocará a los miembros del Comité de Seguridad del Aeropuerto sobre 	<ol style="list-style-type: none"> 1) El explotador de aeronaves se asegurará de que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves de origen del transporte aéreo. 2) El explotador de aeronaves se asegurará que todas las aeronaves que se encuentren en mantenimiento o fuera de servicio tengan vigilancia permanente a través de custodios. 3) El personal de seguridad del aeropuerto incrementará al triple de las operaciones normales la frecuencia de los patrullajes vehiculares sobre las áreas donde se encuentren estacionadas las aeronaves que pernoctan. 4) La autoridad de seguridad del aeropuerto se



				<p>la situación actual para evaluar la eficacia de las medidas implementadas.</p> <p>5) La autoridad de seguridad del aeropuerto coordinará la presencia de elementos de las fuerzas de seguridad en las plataformas y áreas de embarque de pasajeros.</p>	<p>asegurará de implementar un procedimiento aleatorio incrementado de verificación de permisos de personas y vehículos que circulen en la plataforma donde se encuentren estacionadas las aeronaves.</p> <p>5) La autoridad de seguridad del aeropuerto dispondrá de un área designada para el estacionamiento de la aeronave bajo amenaza.</p> <p>6) Antes de la llegada de una aeronave que es objeto de intensificación de la amenaza, la autoridad de seguridad del aeropuerto deberá asegurarse de que se registre el puesto de estacionamiento asignado y el área circundante en busca de personas no autorizadas o artefactos potencialmente explosivos que podrían estar ocultos dentro de vehículos o del equipo de mantenimiento en tierra.</p> <p>7) Si un riesgo encierra la posibilidad de un ataque a</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>una aeronave determinada, la aeronave deberá ser escoltada por el la policía y el personal de seguridad del aeropuerto hasta y desde la pista.</p> <p>8) Las áreas inmediatamente adyacentes a las pistas y calles de rodaje que deba usar la aeronave deberán ser inspeccionadas por el personal de seguridad del aeropuerto y de las fuerzas militares y/o de la policía antes de cualquier movimiento de la aeronave para asegurarse de que en esa área no hay atacantes posibles.</p>
No.		NIVEL DE ALERTA BLANCO AMENAZA LEVE	NIVEL DE ALERTA AMARILLA	NIVEL DE ALERTA NARANJA	NIVEL DE ALERTA ROJA
6	AMENAZAS DE AERONAVES EN VUELO	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza</p> <p>No son necesarias otras medidas.</p>	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.</p>	<p>1) El explotador u otra fuente deberá Informar a la autoridad de seguridad del aeropuerto cuando reciba alguna amenaza a una de sus aeronaves.</p> <p>2) Los servicios de tránsito aéreo se mantendrán en estado de alerta esperando instrucciones de las autoridades.</p>	<p>1) La autoridad de seguridad del aeropuerto tomará contacto con el explotador de aeronaves afectado, a fin de determinar la información que se dará a la aeronave.</p> <p>2) Los servicios de tránsito aéreo implementarán los</p>

			<p>Se pueden implementar algunas medidas preventivas adicionales.</p>	<p>3) Los servicios de tránsito aéreo mantendrán informado al COE sobre el desarrollo de los actos relacionados con la amenaza.</p> <p>4) La autoridad de seguridad del aeropuerto y la administración aeroportuaria se preparará para un posible aterrizaje de la aeronave en el aeropuerto</p> <p>5) La autoridad de seguridad del aeropuerto determinará si es procedente o no activar el COE.</p> <p>6) La autoridad de seguridad del aeropuerto convocará a los miembros del Comité de Seguridad del Aeropuerto sobre la situación actual.</p> <p>7) La autoridad de seguridad del aeropuerto alertará al Ministerio de Defensa para que puedan preparar sus protocolos correspondientes ante un eventual incidente.</p> <p>8) La ANSAC informará a los Estados interesados a través del PoC.</p> <p>9) El Servicio de Extinción de Incendios Permanecerá en estado de alerta en el cuartel.</p>	<p>procedimientos establecidos para amenazas a aeronaves en vuelo, de acuerdo al programa de gestión de la seguridad del tránsito aéreo. e informarán a los demás servicios de tránsito aéreo correspondientes</p> <p>3) Los servicios de tránsito aéreo recabarán toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto.</p> <p>4) La autoridad de seguridad del aeropuerto activará el COE.</p> <p>5) Los servicios de tránsito aéreo mantendrán informado al COE sobre el desarrollo de los actos relacionados con la amenaza.</p>
--	--	--	---	---	--

					<p>6) En caso de que la aeronave aterrice, los servicios de tránsito aéreo girará instrucciones a la aeronave para que se posicione hacia el puesto aislado de estacionamiento que dispone el aeropuerto.</p> <p>7) La autoridad de seguridad del aeropuerto se asegurará de alistar al personal encargado de revisar la aeronave bajo amenaza.</p> <p>8) El explotador de aeronaves solicitará el equipo de apoyo terrestre para la aeronave.</p> <p>9) La autoridad de seguridad del aeropuerto preparará los recursos necesarios para atender y controlar a los pasajeros en caso de una evacuación, coordinando las medidas a tomar con el servicio de migración y aduana.</p> <p>10) El Servicio de Extinción de Incendios Actuará cuando las circunstancias lo indiquen o a solicitud del</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>organismo de seguridad a cargo de la operación.</p> <p>11) Ante una amenaza de secuestro o toma de rehenes se coordinarán con las autoridades policiales y militares designadas para este tipo de contingencias.</p> <p>12) Se activará el Centro Nacional de Coordinación y Control.</p>
		NIVEL DE ALERTA BLANCO AMENAZA LEVE	NIVEL DE ALERTA AMARILLA	NIVEL DE ALERTA NARANJA	NIVEL DE ALERTA ROJA
7	SEGURIDAD DE LA PARTE PÚBLICA	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza</p> <p>No son necesarias otras medidas.</p>	<p>Las actuales contramedidas niegan la amenaza, sin embargo las autoridades estarán en alerta si la amenaza es confirmada para aplicar las contramedidas pertinentes del siguiente nivel de alerta.</p> <p>Se pueden implementar algunas medidas preventivas adicionales.</p>	<p>1) La autoridad de seguridad del aeropuerto coordinará con la autoridad policial para incrementar el número de elementos de fuerzas de seguridad que vigilen y patrullen las áreas públicas identificadas como vulnerables.</p> <p>2) La autoridad de seguridad del aeropuerto emplazará elementos de seguridad del aeropuerto para patrullar y vigilar las áreas públicas identificadas como vulnerables.</p> <p>3) La autoridad de seguridad del aeropuerto implementará un</p>	<p>1) La autoridad de seguridad del aeropuerto coordinará con la autoridad policial y militar para incrementar el número de elementos de seguridad que vigilen y patrullen las áreas públicas. El número de elementos será el necesario para poder contrarrestar la amenaza correspondiente.</p> <p>2) La autoridad de seguridad del aeropuerto emplazará elementos de seguridad del aeropuerto para patrullar y</p>

				<p>programa de concienciación de la seguridad dirigido para el personal de los comercios ubicados en las zonas públicas.</p> <p>4) Se incrementará la vigilancia a los parqueos públicos de vehículos a través de tecnología o elementos de seguridad privada, aeroportuaria o de las fuerzas de seguridad.</p> <p>5) Se limitará el número de personas y vehículos permitidos para ingresar a las zonas públicas identificadas como vulnerables.</p>	<p>vigilar todas las áreas públicas.</p> <p>3) La autoridad de seguridad del aeropuerto continuará con sus esfuerzos por concientizar en el tema de seguridad al personal de los comercios ubicados en las zonas públicas y sus inmediaciones.</p> <p>4) La autoridad de seguridad del aeropuerto implementará un procedimiento aleatorio y continuo de inspección a través de caninos u otro método a los vehículos que se encuentren estacionados en la parte pública. Este procedimiento será coordinado con los elementos de las fuerzas de seguridad policiales.</p> <p>5) El ingreso a áreas públicas identificadas como vulnerables queda restringido, permitiendo el acceso únicamente a los trabajadores, pasajeros y el piloto de los vehículos que los transporta.</p>
--	--	--	--	---	---

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

Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Seguridad de la Aviación. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. OACI. Decimosegunda edición, enmienda 18. 2022. (SARPs)					
1-Mas restricto/Excede; 2-Otros Medios de Cumplimiento; 3-No se ha implementado o se ha implementado parcialmente; ®-Recomendación; Cuando no se marca con x una columna desde 1 hasta 3, significa que el programa cumple con el SARP.					
CAPITULO	TITULO	1	2	3	Referencia PNSAC y/o comentarios
CAPITULO 1	DEFINICIONES				
Definiciones	Definiciones				Título 2.
CAPITULO 2	PRINCIPIOS GENERALES				
2.1	Objetivos				
2.1.1					Título 1. Inciso a. numeral 1)
2.1.2					Título 1. Inciso a. numeral 3)
2.1.3					Título 1. Inciso a. numeral 4)
2.1.4					Título 5. Sección 5.6 inciso a.
2.2	Aplicabilidad				Título 1. Inciso a. numeral 8)
®	2.3	Seguridad y Facilitación			Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
2.4	Cooperación Internacional				

**Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
Seguridad de la Aviación. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de
interferencia ilícita.**

**OACI. Decimosegunda edición, enmienda 18. 2022.
(SARPs)**

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

CAPITULO	TITULO	1	2	3	Referencia PNSAC y/o comentarios
2.4.1					Título 5. Subtítulo 5.3 inciso f. e inciso i.
2.4.2					Título 5. Subtítulo 5.3 inciso g.
2.4.3					Título 5. Subtítulo 5.3 inciso e.
2.4.4					Título 5. Subtítulo 5.3 inciso b. y c.
2.4.5					Título 5. Subtítulo 5.3 inciso d.
®	2.4.6				Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
®	2.4.7				Título 5. Subtítulo 5.3 inciso l.
®	2.4.8				Título 5. Subtítulo 5.3 inciso j.
®	2.4.9				Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
2.5	Equipo, investigación y desarrollo				
®	2.5.1				Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
®	2.5.2				Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
®	2.5.3				Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
®	2.5.4				Título 8. Inciso a.
CAPÍTULO 3	ORGANIZACIÓN				
3.1	Organización nacional y autoridad competente				
3.1.1					Título 1. Inciso a. numeral 2)

Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Seguridad de la Aviación. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

OACI. Decimosegunda edición, enmienda 18. 2022. (SARPs)

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

CAPITULO	TITULO	1	2	3	Referencia PNSAC y/o comentarios
3.1.2					Título 4. Subtítulo 4.1 inciso c.
3.1.3					Título 12. inciso a.
® 3.1.4					Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
3.1.5					Título 12. Inciso c.
3.1.6					Título 5. Subtítulo 5.1 inciso b.
3.1.7					Título 5. Subtítulo 5.1 inciso a.
3.1.8					Título 4. Subtítulo 4.1 Inciso f.
3.1.9					Título 4. Subtítulo 4.1, sección 4.1.1 inciso c. numeral 10)
3.2	Operaciones aeroportuarias				
3.2.1					Título 4. Subtítulo 4.1, sección 4.1.2, Subsección 4.1.2.1 inciso b.
3.2.2					Título 4. Subtítulo 4.1, sección 4.1.2, Subsección 4.1.2.1 inciso a. y c.
3.2.3					Título 5. Subtítulo 5.2 inciso a.
3.2.4					Título 4. Subtítulo 4.1, sección 4.1.2, Subsección 4.1.2.1 inciso i.
3.3	Explotadores de aeronaves				
3.3.1					Título 4. Subtítulo 4.3, Sección 4.3.1 inciso c.
3.3.2					Título 4. Subtítulo 4.3, Sección 4.3.1 inciso d.
® 3.3.3					Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
® 3.3.4					Guatemala lo considerará en el momento apropiado.

**Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
Seguridad de la Aviación. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de
interferencia ilícita.**

**OACI. Decimosegunda edición, enmienda 18. 2022.
(SARPs)**

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

CAPITULO	TITULO	1	2	3	Referencia PNSAC y/o comentarios
3.4	Instrucción, calificaciones y cultura de seguridad				
3.4.1					Título 9. Subtítulo 9.2 inciso a.
3.4.2					Título 9. Subtítulo 9.2 inciso e.
3.4.3					Título 9. Subtítulo 9.3 inciso g.
3.4.4					Título 9. Subtítulo 9.3 inciso c.
3.4.5					Título 9. Subtítulo 9.2 Inciso k.
3.4.6					Título 9. subtítulo 9.2 Inciso t.
®	3.4.7				Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
3.5	Control de calidad				
3.5.1					Título 11. Inciso b. c. y e.
3.5.2					Título 9. Subtítulo 9.1 Inciso a.
3.5.3					Título 11. Inciso j.
3.6	Proveedores de servicios de tránsito aéreo				Titulo 4. Subtitulo 4.1; Sección 4.1.3, inciso a. numeral 5)
CAPITULO 4	MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD				
4.1	Objetivos				

**Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
Seguridad de la Aviación. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de
interferencia ilícita.**

**OACI. Decimosegunda edición, enmienda 18. 2022.
(SARPs)**

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

CAPITULO	TITULO	1	2	3	Referencia PNSAC y/o comentarios
4.1.1					Título 6. Inciso a.
4.1.2					Título 6. Inciso b.
4.1.3					Título 6. Inciso c.
®	4.1.4				Guatemala lo considerará en el momento apropiado.
4.2	Medidas relativas al control del acceso				
4.2.1					Título 6. Subtítulo 6.4 inciso a.
4.2.2					Título 6. Subtítulo 6.1 inciso a.
4.2.3					Título 6. Subtítulo 6.4 inciso c.
4.2.4					Título 6. Subtítulo 6.7 inciso b.
4.2.5					Título 6. Subtítulo 6.4 inciso k.
4.2.6					Título 6. Subtítulo 6.4 inciso r.
4.2.7					Título 6. Subtítulo 6.4 inciso m.
4.3	Medidas relativas a las aeronaves				
4.3.1					Título 6. Subtítulo 6.7 inciso j.
4.3.2					Título 6. Subtítulo 6.7 inciso p.
4.3.3					Título 6. Subtítulo 6.7 inciso t.
4.3.4					Título 6. Subtítulo 6.7 inciso q.
®	4.3.5				Título 6. Subtítulo 6.7 inciso h.

**Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
Seguridad de la Aviación. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de
interferencia ilícita.**

**OACI. Decimosegunda edición, enmienda 18. 2022.
(SARPs)**

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

CAPITULO	TITULO	1	2	3	Referencia PNSAC y/o comentarios
4.3.6					Título 6. Subtítulo 6.7 inciso v.
4.4	Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano				
4.4.1					Título 7. Subtítulo 7.1 inciso d.
4.4.2					Título 7. Subtítulo 7.1 inciso g.
4.4.3					Título 7. Subtítulo 7.2 inciso a.
4.4.4					Título 7. Subtítulo 7.1 inciso v.
4.4.5					Título 7. Subtítulo 7.2 inciso g.
®	4.4.6				Guatemala considerará adoptarla en el momento apropiado.
4.5	Medidas relativas al equipaje de bodega				
4.5.1					Título 7. Subtítulo 7.6, Sección 7.6.3 inciso a.
4.5.2					Título 7. Subtítulo 7.6, Sección 7.6.3 inciso e.
4.5.3					Título 7. Subtítulo 7.6, Sección 7.6.1 inciso b.
4.5.4					Título 7. Subtítulo 7.6, Sección 7.6.2 inciso a.
4.5.5					Título 7. Subtítulo 7.6, Sección 7.6.5 inciso a.
4.5.6					Título 7. Subtítulo 7.6, Sección 7.6.2 inciso c.
4.6	Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos				
4.6.1					Título 7. Subtítulo 7.7, Sección 7.7.1 inciso a.

**Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
Seguridad de la Aviación. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.**

**OACI. Decimosegunda edición, enmienda 18. 2022.
(SARPs)**

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

CAPITULO	TITULO	1	2	3	Referencia PNSAC y/o comentarios
4.6.2					Título 7. Subtítulo 7.7, Sección 7.7.1 inciso c.
4.6.3					Título 7. Subtítulo 7.7, Sección 7.7.1 inciso w.
4.6.4					Título 7. Subtítulo 7.7, Sección 7.7.1 inciso s.
4.6.5					Título 7. Subtítulo 7.7, Sección 7.7.1 inciso v.
4.6.6					Título 7. Subtítulo 7.8, inciso a.
4.6.7					Título 7. Subtítulo 7.8, inciso e.
4.6.8					Título 7. Subtítulo 7.7, Sección 7.7.1 inciso y.
4.6.9					Título 7. Subtítulo 7.7, Sección 7.7.2 inciso a.
4.6.10					Título 7. Subtítulo 7.7, Sección 7.7.1 inciso m.
®	4.6.11				Guatemala considerará adoptarla en el momento apropiado.
4.7	Medidas relativas a categorías especiales de pasajeros				
4.7.1					Título 7. Subtítulo 7.5, inciso a.
4.7.2					Título 7. Subtítulo 7.5, Sección 7.5.2 inciso a.
4.7.3					Título 7. Subtítulo 7.5, Sección 7.5.1 inciso a. y b.
4.7.4					Título 7. Subtítulo 7.4, Sección 7.4.1 inciso a.
4.7.5					Título 7. Subtítulo 7.4, Sección 7.4.1 inciso g.
4.7.6					Título 7. Subtítulo 7.4, Sección 7.4.2 inciso a.
4.7.7					Título 7. Subtítulo 7.4, Sección 7.4.1 inciso i.
4.7.8					Título 7. Subtítulo 7.4, Sección 7.4.1 inciso j. numeral 4)

Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Seguridad de la Aviación. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

OACI. Decimosegunda edición, enmienda 18. 2022. (SARPs)

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

CAPITULO	TITULO	1	2	3	Referencia PNSAC y/o comentarios
4.8	Medidas relativas a la parte pública				
4.8.1					Título 6. Subtítulo 6.3, inciso a.
4.8.2					Título 6. Subtítulo 6.3, inciso c.
4.8.3					Título 6. Subtítulo 6.3, inciso d.
4.9	Medidas relativas a las ciberamenazas				
4.9.1					Título 6. Subtítulo 6.9, inciso a.
® 4.9.2					Guatemala considerará adoptarla en el momento apropiado.
CAPITULO 5	MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA				
5.1	Prevención				
5.1.1					Título 10. Subtítulo 10.1, inciso b.
5.1.2					Título 10 Subtítulo 10.3, inciso a.
5.1.3					Título 10 Subtítulo 10.9, inciso d.
5.1.4					Título 10 Subtítulo 10.2, inciso a.
5.1.5					Título 10 Subtítulo 10.9 inciso a.
5.1.6					Título 10 Subtítulo 10.1 inciso e.
5.2	Respuesta				

**Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
Seguridad de la Aviación. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.**

**OACI. Decimosegunda edición, enmienda 18. 2022.
(SARPs)**

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

CAPITULO		TITULO	1	2	3	Referencia PNSAC y/o comentarios
	5.2.1					Título 10 Subtítulo 10.1 inciso d.
	5.2.2					Título 10 Subtítulo 10.8 inciso e.
	5.2.3					Título 10 Subtítulo 10.8 inciso a.
	5.2.4					Título 10 Subtítulo 10.8 inciso c.
	5.2.5					Título 10 Subtítulo 10.11 Sección 10.11.1 inciso a.
®	5.2.6	Recomendación				Guatemala considerará adoptarla en el momento apropiado.
®	5.2.7	Recomendación				Guatemala considerará adoptarla en el momento apropiado.
5.3		Intercambio de Información y notificación				
	5.3.1					Título 5 Subtítulo 5.4 inciso d.
	5.3.2					Título 5 Subtítulo 5.4 inciso c.
®	5.3.3					Guatemala considerará adoptarla en el momento apropiado.

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

1. OBJETIVO

- a. Este procedimiento proporciona orientación sobre como la DGAC de la República de Guatemala a través de la ANSAC procesa la adopción de enmiendas al Anexo 17 y sus respectivos SARP's. e identificar si existen diferencias significativas en el Estado para la implementación de dichos SARP's y el procedimiento para notificar a la OACI sobre una diferencia identificada.
- b. El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, estén informados sobre la reglamentación y las disposiciones nacionales en la medida en que difieran de las prescritas en las normas contenidas en los Anexos al Convenio.
- c. Este procedimiento inicia desde el momento que se recibe la información por parte de OACI, el proceso interno y la respuesta enviada a OACI.

2. DEFINICIONES.

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

Diferencia Significativa. Son aquellas disposiciones normativas del Estado de Guatemala cuya escritura e interpretación difieren de forma importante, fundamental o total respecto del SARP de OACI correspondiente. También se consideran Diferencias Significativas aquellas diferencias respecto al establecimiento de arreglos prácticos para la aplicación, tales como suministro de instalaciones, personal y equipo, así como mecanismos de aplicación eficaces.

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

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

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

Re-edición. Sustitución en su totalidad de un programa de seguridad de la aviación civil vigente por uno nuevo o una sustitución por otra actualizada que incluya todas las revisiones/enmiendas de la misma.

SARP no aplicable. Es una norma o método recomendado de la OACI relativo a aeronaves, operaciones, equipo, personal o instalaciones y servicios de navegación aérea, en el cual el Estado considera que no es aplicable a las actividades aeronáuticas existentes en Guatemala.

3. REFERENCIAS

- a. Doc. 7300 de la OACI Convenio sobre Aviación Civil Internacional
- b. *Doc. 10055 de la OACI Manual sobre la Notificación y Publicación de Diferencias.*
- c. *Anexo 17, Seguridad de la Aviación. 11va edición, enmienda 18.*
- d. Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 del Congreso de la República
- e. Reglamento de la Ley de Aviación, Acuerdo Gubernativo 384-2001
- f. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
- g. Manual de Guías y Procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.

4. ANTECEDENTES.

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

5. ALCANCE

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

- a. Normas SARP's del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional
- b. Propuestas de enmiendas al Anexo 17
- c. Cualquier otra información de seguridad de la aviación civil que requiera la atención de la DGAC y requiera una respuesta a la OACI.

6. RESPONSABILIDADES.

- a. Es responsabilidad de la ANSAC, el cumplimiento de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 y llevar a cabo el presente procedimiento.
- b. Es responsabilidad del Administrador Nacional de Seguridad de la Aviación Civil mantener actualizada la información que proporciona en la red de Puntos de Contacto de Seguridad de la Aviación de la OACI a través del siguiente enlace (icaonacc@icao.int)
- c. Es responsabilidad de la ANSAC el cumplimiento de este procedimiento ante la DGAC y la OACI.
- d. La ANSAC es responsable del envío de las enmiendas a las aéreas involucradas y su análisis correspondiente para identificar las posibles diferencias.
- e. La ANSAC es la responsable de identificar las posibles diferencias
- f. El Director de la DGAC es el responsable de notificar las diferencias a la OACI.

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

- a. El Administrador Nacional de Seguridad de la Aviación Civil registra las enmiendas para un monitoreo adecuado del Anexo 17 y tomar acciones de ser necesario.
- b. El Administrador Nacional de Seguridad de la Aviación Civil tiene la responsabilidad de dar respuesta dentro de los plazos establecidos a OACI.
- c. Las revisiones deben ajustarse a los tiempos que OACI menciona y una respuesta debe tenerse por lo menos dos semanas antes de la fecha límite para permitir una consolidación de la información y aclarar dudas si las hubiera.
- d. La Notificación de diferencias deben ser enviadas hacia el Secretario General de la OACI con copia a la oficina Regional de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe de la OACI en México.

8. PROCEDIMIENTO PARA IDENTIFICAR Y NOTIFICAR LAS DIFERENCIAS.

8.1 PAUTAS A TOMAR EN CUENTA AL MOMENTO DE IDENTIFICAR Y NOTIFICAR DIFERENCIAS

- a. El Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (“el Convenio”) prescribe que un Estado contratante notifique a la OACI cuando no cumple con una norma en todos sus aspectos, cuando no concuerda totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma, o cuando adopta reglamentaciones o métodos que difieren en algún aspecto particular de lo establecido por la norma.
- b. Las referencias cruzadas, realizadas por la ANSAC entre el Anexo 17, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, muestran el nivel de cumplimiento del Estado de Guatemala.
- c. Lo que ha de determinar la notificación a la OACI es el que sea una diferencia significativa para la seguridad de la aviación.
- d. Las SARP no aplicables no serán necesarias notificarlas como diferencias
- e. Se deben notificar las diferencias con respecto a las definiciones. La definición de un término utilizado en un SARP no tiene una categoría independiente pero es parte esencial de cada SARP en el que se utiliza dicho término. Por consiguiente, una diferencia con respecto a la definición del término puede resultar en una diferencia respecto de cualquier SARP en el que se haya utilizado dicho término.
- f. La notificación de diferencias no sólo debería hacerse con respecto a la última enmienda, sino con respecto a todo el Anexo 17, incluida dicha enmienda. En otras palabras, si se han notificado diferencias con anterioridad, se deben, proporcionar actualizaciones regulares de toda diferencia notificada previamente hasta que dicha diferencia deje de existir.
- g. En el *Manual sobre la Notificación y Publicación de Diferencias -Doc 10055 de la OACI-* figuran orientaciones adicionales sobre la identificación y notificación de diferencias, ejemplos de diferencias bien definidas y ejemplos de procesos y procedimientos modelo para la gestión de la notificación de diferencias.

8.2 IDENTIFICACION DE DIFERENCIAS

- a. La OACI remite al Director General la DGAC con copia a la ANSAC la adopción de la Enmienda al Anexo 17 para que los Estados miembros se pronuncien si existen diferencias entre los requisitos nacionales y los descritos en los SARP del Anexo 17. Las enmiendas a los SARPS, también se publican en la página segura de OACI (<http://portal.icao.int/>) página con acceso restringido.

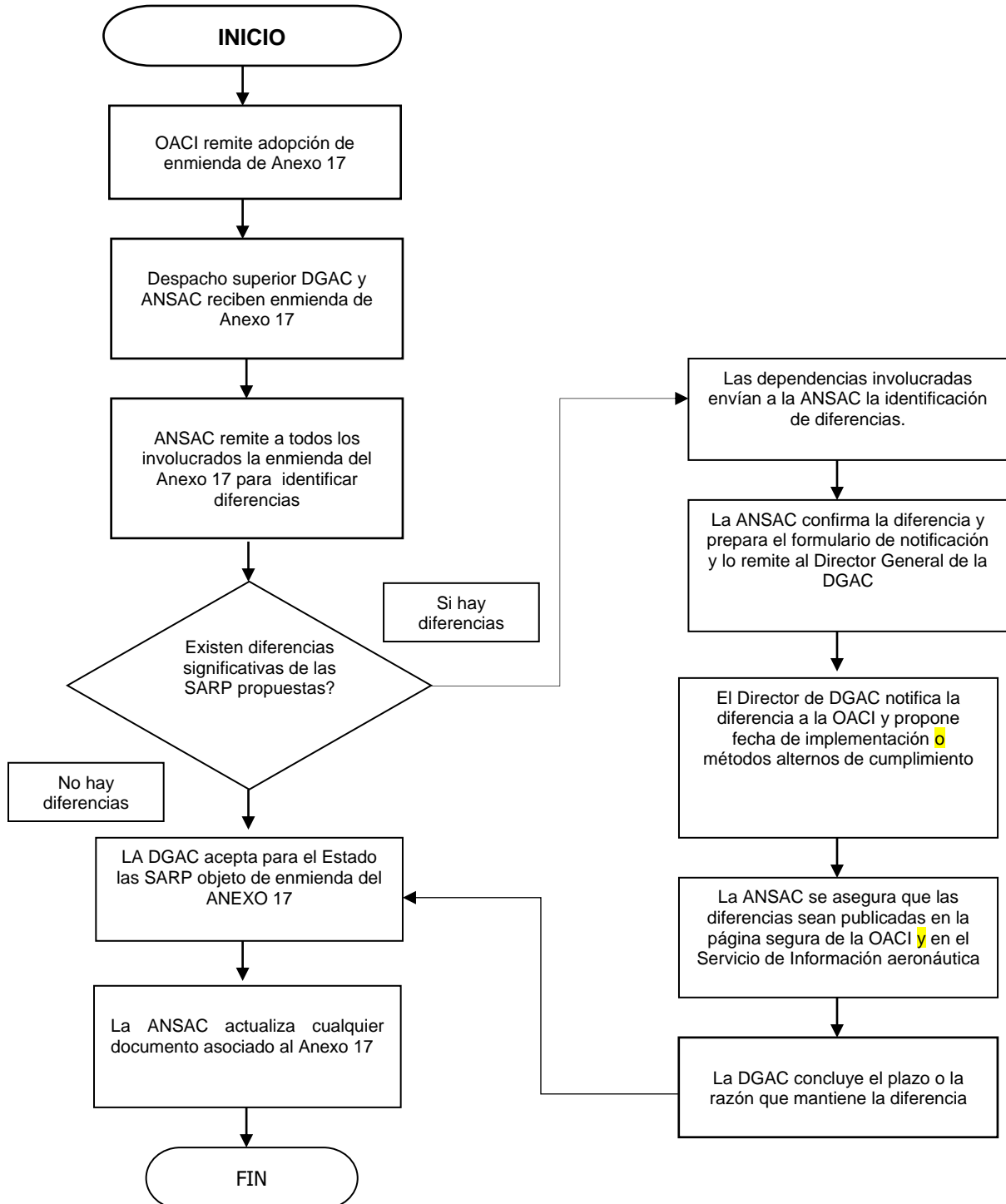
- a. La ANSAC enviará a todos las áreas involucradas la nueva enmienda al Anexo 17 para que se analice la misma. Si del análisis, hubiera desacuerdos en los SARP objeto de la enmienda de OACI, serán estudiadas por la ANSAC, determinando si se ha identificado una diferencia por parte del Estado.
- b. Los criterios para identificar si existen diferencias que deben notificarse son las siguientes:
 - 1) **El requisito del Estado es más estricto o excede un SARP.** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales son más exigentes que el SARP correspondiente, o imponen una obligación en el ámbito del Anexo 17 que no está especificada en el SARP. Esto reviste particular importancia cuando el Estado exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en el territorio de Guatemala o sobre él.
 - 2) **El requisito del Estado es de índole distinta o el Estado ha establecido otros medios de cumplimiento.** Esta categoría se aplica en particular cuando la reglamentación y los métodos nacionales son de índole distinta al SARP correspondiente, o cuando la reglamentación y los métodos nacionales difieren en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional;
 - 3) **El requisito de un Estado contratante ofrece menos protección, se aplica parcialmente o no se aplica.** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales ofrecen menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado ninguna reglamentación nacional que trate el tema del SARP correspondiente, en su totalidad o en parte; o cuando el Estado no ha concordado plenamente sus prácticas con el SARP correspondiente.
- c. Las dependencias involucradas, al haber hecho la identificación de una diferencia, lo trasladará a la ANSAC para confirmarla.

8.3 NOTIFICACION DE DIFERENCIAS

- a. Al confirmarse la identificación de la diferencia, la ANSAC se asegurará de preparar el formulario de notificación de diferencias dirigido a la Secretaría General de la OACI.
- b. La ANSAC se asegurará que en dicho formulario, se proporcione la siguiente información:
 - 1) El número del párrafo o subpárrafo que contenga el SARP respecto al cual existe la diferencia;

- 2) Si el texto comprendido en un SARP incluye no sólo el SARP propiamente dicho, sino también los apéndices, tablas y figuras relacionadas con el SARP, deben notificarse las diferencias con respecto a los apéndices, tablas y figuras. En este caso se debe notificar la diferencia con respecto al SARP que hace referencia al apéndice, tabla o figura.
 - 3) Los motivos por los cuales el Estado no cumple con el SARP o considera necesario adoptar reglamentaciones o métodos diferentes;
 - 4) Descripción clara y concisa de la diferencia; y
 - 5) Las intenciones de cumplimiento en el futuro, así como la fecha para la cual el Estado prevé confirmar el cumplimiento con el SARP y eliminar la diferencia que se haya notificado con respecto a ese SARP.
- c. La ANSAC elevará al Despacho del Director de la DGAC solicitando la necesidad de notificar la diferencia.
 - d. El Director de la DGAC notificará la Diferencia a la Secretaría General de la OACI con copia a la Oficina Regional de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe de la OACI radicada en México.
 - e. La DGAC solicitará en toda notificación de diferencia a la OACI acuse de recibo para confirmar que la misma haya sido recibida.
 - f. La ANSAC se asegurará que las diferencias notificadas se pongan a disposición de otros Estados miembros de OACI en su página segura y/o en el Servicio de Información Aeronáutica, tal como las haya notificado la República de Guatemala a la OACI.
 - g. La ANSAC se asegurará que las declaraciones sean lo más claras y concisas posible y se limiten a los puntos esenciales, evitando comentarios generales, acrónimos y referencias que sean poco claros. La publicación de extractos de reglamentos nacionales no se consideran por si solos como diferencias.
 - h. Es responsabilidad de la ANSAC, actualizar cualquier documento nacional asociado al Anexo 17 después que haya surgido una enmienda.
 - i. El diagrama de flujo a continuación describe el proceso.

DIAGRAMA DE FLUJO IMPLEMENTACION DE UNA ENMIENDA DE LOS SARP DE OACI



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

1. INTRODUCCION

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

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

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

3. FUENTES DE INFORMACION OFICIAL

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

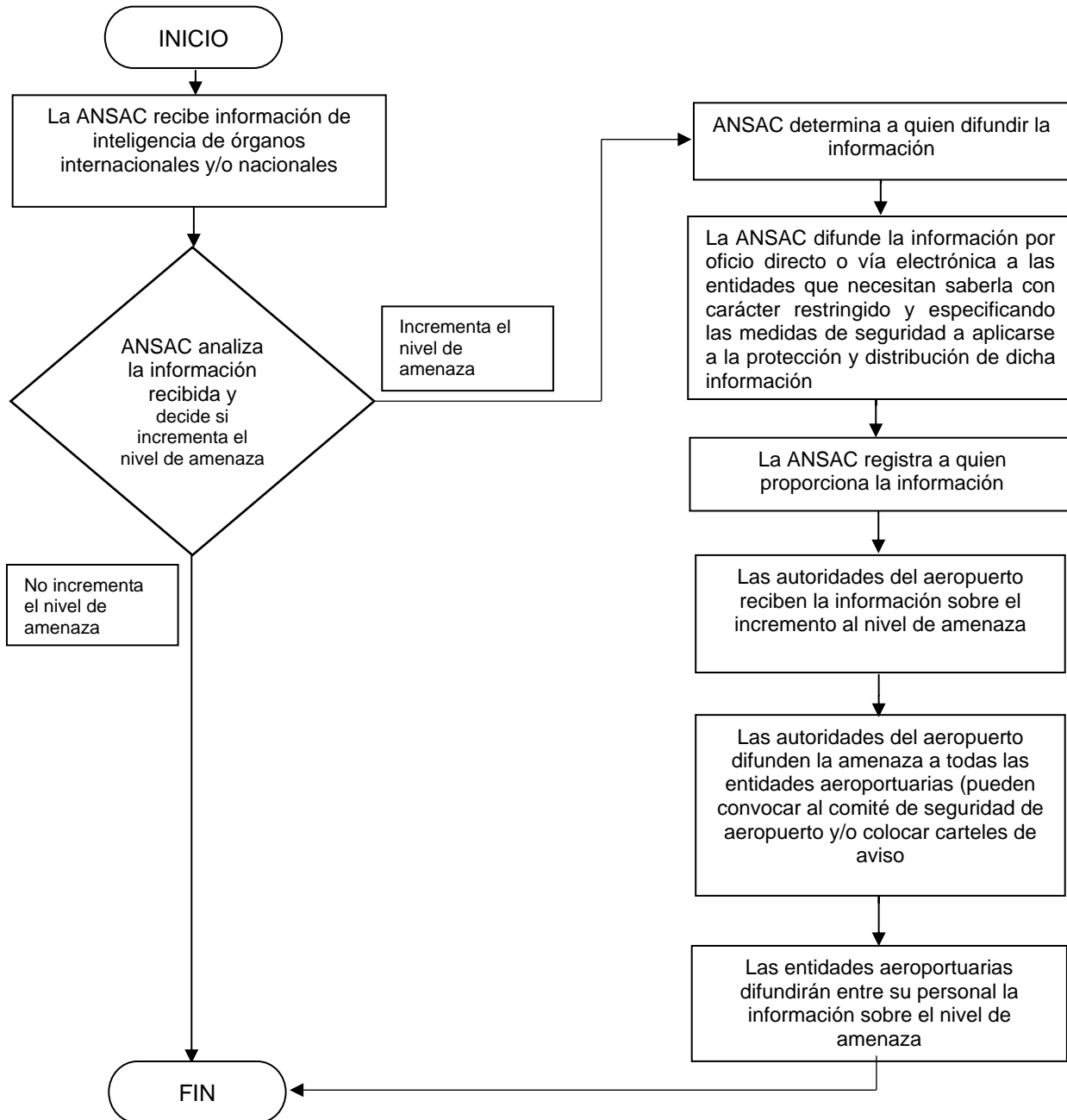
Inteligencia Civil del Ministerio de Gobernación y la Dirección de Inteligencia del Estado Mayor de la Defensa Nacional del Ministerio de la Defensa Nacional.

4. PROCEDIMIENTO DE DIFUSIÓN

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

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

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



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

1. PRINCIPIOS GENERALES

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

2. AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

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

3. FUENTES DE INFORMACION OFICIAL

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

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

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

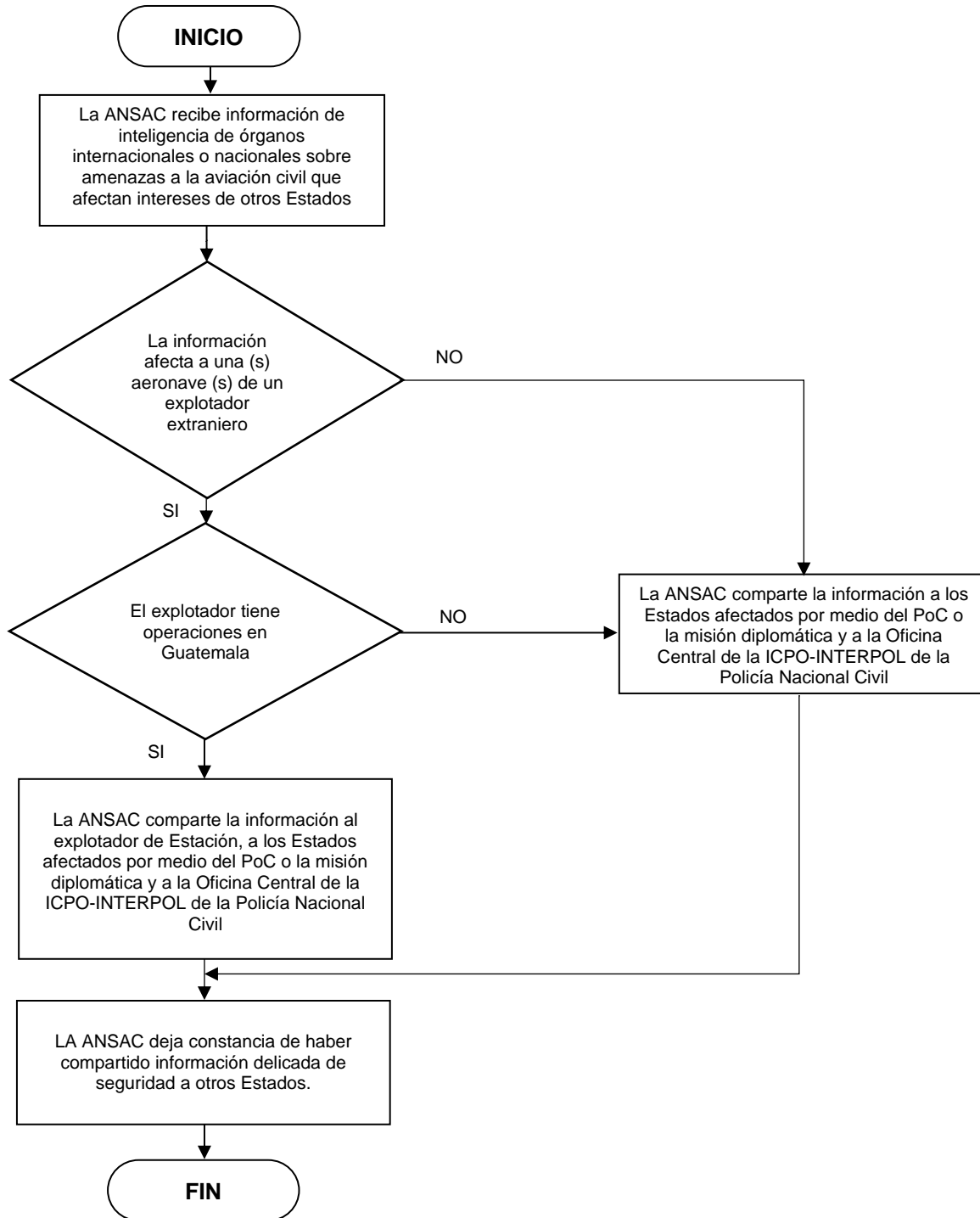
4. PROCEDIMIENTO PARA COMPARTIR INFORMACION

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

5. REGISTRO DE LA INFORMACION

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

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



APENDICE 15. PROCEDIMIENTO PARA APROBAR PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y DOCUMENTACION CONEXA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL CONFORME LOS REQUISITOS DEL PNSAC

15.1 ALCANCE.

- a. Las presentes disposiciones serán aplicables para los siguientes documentos:

ACRONIMO	SIGNIFICADO
PSA	Programa de Seguridad de Aeropuerto o Programa de Seguridad Aeroportuaria
PSAUE	Programa de Seguridad de Arrendatarios de Área de Uso Exclusivo
PSAV	Programa de Seguridad de Proveedor de Artículos para Servicios en Vuelo.
PSEA	Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves
PES	Procedimientos de Estación Suplementario
PSIC	Programa de Seguridad de Entidad Autorizada para Aplicar Inspección y Otros Controles de Seguridad a la Carga Aérea y el Correo
PSKC	Programa de Seguridad del Expedidor Reconocido
PSRA	Programa de Seguridad del Agente Acreditado
PSP	Programa de Seguridad de Proveedores de Servicios de Seguridad Privada.
PSTA	Programa de Seguridad de Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo.

15.2 GENERALIDADES

- a. Todas las entidades que deban establecer, implementar y mantener actualizado un programa de seguridad o procedimientos de estación suplementaria de acuerdo a sus responsabilidades definidas en el presente programa, deberán realizar sus solicitudes de aprobación de establecimiento, enmienda y actualización de acuerdo a lo establecido en el presente apéndice y conforme al tipo de entidad que le corresponda.

- b. Las actualizaciones de los programas de seguridad requeridas en la Directiva de Seguridad de Aviación DGAC-ANSA-02-2022 conforme a la 8va. Edición y 7ma. Enmienda del PNSAC continuarán vigentes y esta versión del PNSAC no generará obligación en las entidades a generar una nueva actualización de los programas de seguridad hasta en tanto no exista un nuevo requerimiento por parte de la DGAC.
- c. Para realizar una solicitud de establecimiento, enmienda y actualización de documentos se han implementado formularios de solicitud, los cuales estarán disponibles en la página web oficial de la DGAC para que estén al alcance de los interesados y serán de uso obligatorio para poder dar trámite a una solicitud de acuerdo a la entidad y tipo de documento que requiere aprobación. Cada vez que haya cambios en las versiones de los formularios de solicitud, la ANSAC lo hará de conocimiento a través de los mecanismos de difusión establecidos en el apéndice 18 del presente programa.
- d. Las cartas de cumplimiento o listas de verificación para cada tipo de documento a ser revisado están publicadas en la página web oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil para que estén al alcance de quienes necesiten utilizarla. Cada vez que haya cambios en las versiones de las cartas de cumplimiento, la ANSAC lo hará de conocimiento a través de los mecanismos de difusión establecidos en el apéndice 18 del presente programa.
- e. Los formularios de solicitud, cartas de cumplimiento y listas de verificación deberán ser revisados y modificados por la ANSAC a través del DNOSAC cuando haya cambios en los procedimientos y en los requisitos nacionales correspondientes.
- f. Para la interpretación de las presentes disposiciones, el establecimiento de un documento se refiere cuando una entidad solicita su aprobación a la ANSAC por primera vez. Una enmienda se refiere a una modificación parcial de un documento; en cambio, una actualización se refiere a una modificación completa del documento.
- g. La aceptación de la carta de aprobación de un PSEA aprobado en el Estado de Bandera de un explotador de aeronaves extranjero se refiere a que la DGAC se ha asegurado que dicho explotador de aeronaves posee un PSEA aprobado en su Estado de bandera.
- h. Se entenderá por abandonada la solicitud por parte del interesado cuando este no presente lo solicitado por la autoridad después de haber transcurrido 30 días calendario después de haber sido notificado de algún requerimiento de la DGAC dentro del proceso de aprobación de establecimiento, enmienda o actualización del documento.
- i. Los plazos establecidos en este instructivo son de carácter obligatorio y aplican para todas las entidades responsables de conformidad con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- j. El solicitante deberá estar plenamente facultado en forma legal u operativa por la entidad para requerir en nombre de su representada la aprobación del documento correspondiente.
- k. El solicitante deberá adjuntar un documento fehaciente a juicio de la ANSAC que compruebe la representación legal cuando la solicitud no la realice un empleado facultado por la entidad.

- I. Si la solicitud la realiza un representante legal, mandatario o cualquier otra persona que legalmente la realice en nombre de una entidad y esta persona no posea un permiso permanente para ingresar a las instalaciones aeroportuarias y tenga acceso a información delicada de seguridad de la aviación, deberá presentar carencia de antecedentes penales y policíacos.
- m. Adjunto al formulario de solicitud, el interesado deberá presentar el documento que solicita aprobación por establecimiento o actualización en formato digital PDF, los documentos descritos en el formulario de solicitud y la carta de cumplimiento o lista de verificación debidamente completada y referenciada.
- n. En el caso de los arrendatarios, concesionarios o administradores de áreas de uso exclusivo deberán presentar una copia de la carta de entendimiento suscrito entre la JSA y el solicitante.
- o. En el caso de enmiendas, el solicitante deberá presentar un cuadro con la descripción indicando en forma clara y precisa todas las referencias del documento que se están modificando (capítulos, secciones, subsecciones, títulos, páginas, párrafos, textos, términos, etc) y las partes enmendadas del PSA en formato digital PDF.
- p. En el caso de actualizaciones o enmiendas, el solicitante deberá ingresar una breve descripción de la razón de la enmienda o actualización.
- q. Las Administraciones Aeroportuarios estarán representados por las Jefaturas de Seguridad de Aeropuerto –JSA- para los efectos previstos en esta sección.
- r. Las disposiciones descritas en el presente documento son aplicables para los aeropuertos que tengan operaciones internacionales de la aviación comercial.
- s. La Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil establecerá disposiciones específicas para los aeropuertos o aeródromos que solo tengan operaciones domésticas de la aviación comercial.
- t. Todas las entidades que soliciten una aprobación, enmienda o actualización deberán contar con sus certificados, licencias o autorizaciones vigentes extendidas por la DGAC para poder realizar la solicitud, salvo en los casos que se encuentren en proceso de obtención o revalidación del mismo.
- u. Todos los documentos tendrán un plazo de vigencia al vencimiento del certificado, autorización, licencia o contrato emitido por la DGAC para la actividades que explotan; sin embargo, deberán enmendarlos o actualizarlos surjan cambios en la legislación internacional y nacional en materia de seguridad de la aviación civil; cuando ocurra un acto de interferencia ilícita en la República de Guatemala; cambios en la infraestructura aeronáutica o en las operaciones, para hacer frente a una amenaza nueva o emergente, cuando lo requiera la DGAC y cuando existan otros motivos pertinentes que lo amerite.
- v. Las disposiciones que no concuerden entre las Directivas de Seguridad DGAC ANSA-001-2023 del 12 de enero de 2023; DGAC-ANSA 02-2022 de fecha 21 de noviembre de 2022, en relación con las disposiciones del presente programa, prevalecerán las de este último.

15.3 PROCEDIMIENTO PARA APROBAR PSA, PSAV, PSP, PSRA, PSKC, PSIC Y PSTA.

- a. El procedimiento para la aprobación para el establecimiento, enmienda o actualización es el siguiente:
- 1) El solicitante deberá presentar a la ANSAC el **formulario A** de solicitud de aprobación, enmienda o actualización del programa de seguridad debidamente completado marcando el documento correspondiente que solicita aprobación **PSAV, PSP, PSRA, PSKC, PSIC**.
 - 2) Si es un PSA deberán presentar el **formulario E**, y en el caso del PSTA deberán presentar el **formulario F**.
 - 3) Indicar en el formulario de solicitud que tipo de aprobación solicita, ya sea el establecimiento, enmienda o actualización del programa de seguridad correspondiente. Cuando se trate de una enmienda o actualización se deberá describir brevemente la razón de la modificación del programa de seguridad correspondiente.
 - 4) Si el solicitante requiere establecimiento o actualización deberá adjuntar el programa de seguridad completo en formato digital PDF.
 - 5) Si el solicitante requiere enmienda al programa de seguridad, deberá adjuntar un cuadro de descripción de enmiendas indicando en forma clara y precisa todas las referencias del documento que se están modificando (capítulos, secciones, subsecciones, títulos, páginas, párrafos, textos, términos, etc) y las partes enmendadas del documento en formato digital PDF;
 - 6) El solicitante deberá adjuntar los demás documentos requeridos en el formulario de solicitud.
 - 7) Si la documentación y la información presentada está completa y correcta, la ANSAC a través del DNOSAC aceptará los documentos para su trámite asignará un inspector nacional de seguridad de aviación civil para su revisión. En caso la información esté incompleta o incorrecta se requerirán las correcciones correspondientes al solicitante para que responda en un plazo no mayor a 30 días calendario, de lo contrario se archivará su solicitud.
 - 8) Cuando se hayan aceptado los documentos para su trámite, el inspector asignado realizará la revisión al documento que requiere aprobación conforme la lista de verificación o carta de cumplimiento. En caso se detecten discrepancias se requerirá al solicitante las correcciones correspondientes para que las responda en un plazo no mayor a 30 días calendario, de lo contrario se archivará su solicitud.
 - 9) Si del resultado de la revisión no hay discrepancias o se hayan solventado las identificadas, el DNOSAC trasladará el documento a la ANSAC para su aprobación. El DNOSAC previamente dará la orden de impresión del documento al interesado para que a costa de este último lo presente en dos copias con leitz o cartapacio (*Una copia es para la ANSAC y otra para el interesado*).

- 10) La ANSAC elaborará una carta de aprobación del PSA en la que contendrá como mínimo lo siguiente:
 - a) Código de aprobación del documento.
 - b) Referencia de la documentación nacional bajo la cual fue aprobado el documento.
 - c) Tipo de programa de seguridad que se está aprobando;
 - d) Tipo de aprobación (establecimiento, enmienda, actualización)
 - e) Razón social y nombre comercial de la entidad que emite el programa de seguridad, o nombre de la dependencia o del aeropuerto en el caso del PSA y PSTA.
 - f) Numero de versión del documento que es aprobado;
 - g) Descripción del contenido del documento que se ha aprobado; si se trata de una enmienda, describir todo el contenido modificado.
 - h) Fecha que se emite la aprobación;
 - i) Firma de las personas responsables de la revisión, validación y aprobación por parte de la ANSAC;
 - j) Notas y condiciones de la aprobación (Por ejemplo: la vigencia);
- 11) La ANSAC remitirá el documento al DNOSAC y este procederá a entregar al interesado dicha carta de aprobación junto con el documento aprobado y procederá a archivar el expediente.

15.4 DISPOSICIONES PARA LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES DEL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL

15.4.1 Explotadores de aeronaves del transporte aéreo comercial guatemaltecos

- a. Las disposiciones descritas en el presente documento son aplicables para los explotadores del transporte aéreo comercial guatemaltecos que tengan operaciones internacionales.
- b. La ANSAC establecerá disposiciones específicas para los explotadores del transporte aéreo comercial que solo tengan operaciones domésticas, por lo que los programas de seguridad de estos explotadores continuarán vigentes hasta que se emitan las nuevas disposiciones a través de una directiva de seguridad de aviación.
- c. El procedimiento para la aprobación del PSEA es el siguiente:
 - 1) El solicitante deberá presentar a la ANSAC el **formulario A** de solicitud de aprobación, enmienda o actualización de los Programa de Seguridad debidamente completado marcando la casilla PSEA.

- 2) Indicar en el formulario de solicitud que tipo de aprobación solicita, ya sea el establecimiento, enmienda o actualización del PSEA. Cuando se trate de una enmienda o actualización se deberá describir brevemente la razón de la modificación del PSEA.
- 3) Si el solicitante requiere establecimiento o actualización deberá adjuntar el PSEA completo en formato digital PDF.
- 4) Si el solicitante requiere enmienda al PSEA, deberá adjuntar un cuadro de descripción de enmiendas indicando en forma clara y precisa todas las referencias del documento que se están modificando (capítulos, secciones, subsecciones, títulos, páginas, párrafos, textos, términos, etc) y las partes enmendadas del PSEA en formato digital PDF;
- 5) Adjuntar la demás información y documentos establecidos en el **formulario A** de acuerdo a cada caso.
- 6) Si la documentación y la información presentada está completa y correcta, la ANSAC a través del DNOSAC aceptará los documentos para su trámite asignará un inspector nacional de seguridad de aviación civil para su revisión. En caso la información esté incompleta o incorrecta se requerirá las correcciones correspondientes al solicitante para que responda en un plazo no mayor a 30 días calendario, de lo contrario se archivará su solicitud.
- 7) Al momento que la documentación haya sido aceptada para su trámite, el inspector asignado realizará la revisión al documento que requiere aprobación conforme la lista de verificación o carta de cumplimiento. En caso se detecten discrepancias se requerirá al solicitante las correcciones correspondientes para que las responda en un plazo no mayor a 30 días calendario, de lo contrario se archivará su solicitud.
- 8) Si del resultado de la revisión no hay discrepancias o se hayan solventado las identificadas, el DNOSAC trasladará el documento a la ANSAC para su aprobación. El DNOSAC previamente dará la orden de impresión del documento al interesado para que a costa de este último lo presente en dos copias (con leitz o cartapacio en caso sean documentos completos).
- 9) La ANSAC elaborará una carta de aprobación del PSEA en la que contendrá como mínimo lo siguiente:
 - a) Código de aprobación del PSEA.
 - b) Referencia de la documentación nacional vigente bajo la cual fue aprobado el documento.
 - c) Tipo de programa de seguridad que se está aprobando;
 - d) Tipo de aprobación del PSEA (establecimiento, enmienda o actualización);

- e) Razón social y nombre comercial de la entidad solicitante del programa de seguridad;
 - f) Nacionalidad del explotador de aeronaves.
 - g) Numero de versión del PSEA que es aprobado;
 - h) Descripción del contenido del PSEA que se ha aprobado. Si se trata de una enmienda, describir todo el contenido modificado.
 - i) Fecha que se emite la aprobación;
 - j) Firma de las personas responsables de la revisión, validación y aprobación por parte de la ANSAC;
 - k) Notas y condiciones de la aprobación (Por ejemplo: la vigencia);
- 10) La ANSAC remitirá el documento al DNOSAC y este procederá a entregar al interesado dicha carta de aprobación junto con el documento aprobado y procederá a archivar el expediente.

15.4.2 Explotadores de aeronaves del transporte aéreo comercial extranjeros:

15.4.2.1 Disposiciones para el establecimiento, enmienda y actualización de los PSEA de estación

- a. Todas las disposiciones contenidas en el numeral 15.4.1 del presente apéndice son aplicables a los explotadores de aeronaves extranjeros del transporte aéreo comercial que establezcan o que modifiquen un PSEA de estación.
- b. Los explotadores de aeronaves deben presentar su solicitud utilizando el **formulario A** correspondiente, adjuntar el programa de seguridad en formato PDF, la lista de cumplimiento y los demás requisitos contemplados en el formulario.

15.4.3 Disposiciones para la aceptación de las cartas de aprobación y de los PSEA aprobados en el extranjero, así como el establecimiento de procedimientos de estación suplementario.

- a. Si el explotador de aeronaves extranjero decide presentar procedimientos de estación suplementario, deberá acreditar ante la DGAC por medio de la ANSAC que posee un PSEA aprobado vigente en su Estado de bandera, ya sea con la carta de aprobación u otro documento similar y fehaciente. Asimismo, deberá presentar los Procedimientos de Estación Suplementario para su aprobación por parte de la ANSAC.
- b. Si el explotador de aeronaves decide adoptar Procedimientos de Estación Suplementario deberá utilizar el Formulario B para solicitar la aceptación por parte de la DGAC a través de la ANSAC de la carta de aprobación del

PSEA en su Estado de Bandera y la aprobación de los procedimientos de estación suplementarios que implementará en Guatemala.

- c. El explotador de aeronaves extranjero deberá adjuntar a la solicitud, los procedimientos de estación suplementario y la lista de cumplimiento o lista de verificación donde se hayan insertado las referencias específicas correspondientes del cumplimiento de los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Guatemala.
- d. El procedimiento para la aceptación y aprobación correspondiente es el siguiente:
 - 1) El solicitante deberá presentar a la ANSAC **el formulario B** adjuntando la carta de aprobación o el documento equivalente del PSEA aprobado en el Estado de Bandera en formato PDF o en hoja impresa.
 - 2) Adjuntar los demás documentos que requiere el **formulario B**; por ejemplo:
 - a) Procedimientos de Estación Suplementario en formato PDF.
 - b) Lista de verificación o carta de cumplimiento correspondiente debidamente completada con las referencias respectivas.
 - c) Copia del documento legal que acredita la representación legal en Guatemala, en caso la solicitud la realice un representante legal, mandatario u otra persona que actúe legalmente en nombre de la empresa.
 - d) Constancia de carencia de antecedentes penales y policíacos vigentes cuando la solicitud la realice una persona que no posea permiso aeroportuario permanente y tenga acceso a información delicada de seguridad de la aviación.
 - 3) Si la documentación y la información presentada está completa y correcta, la ANSAC a través del DNOSAC aceptará los documentos para su trámite y asignará un inspector nacional de seguridad de aviación civil para su revisión. En caso la información esté incompleta o incorrecta se requerirá las correcciones correspondientes al solicitante para que responda en un plazo no mayor a 30 días calendario, de lo contrario se archivará su solicitud.
 - 4) Al momento que la documentación haya sido aceptada para su trámite, el inspector asignado realizará la revisión al documento que requiere aprobación conforme la lista de verificación o carta de cumplimiento. En caso se detecten discrepancias, se requerirá al solicitante las correcciones correspondientes para que las responda en un plazo no mayor a 30 días calendario, de lo contrario se archivará su solicitud.
 - 5) Si del resultado de la revisión no hay discrepancias o se hayan solventado las identificadas, el DNOSAC trasladará el documento a la ANSAC para su aprobación. El DNOSAC previamente dará la orden de impresión del documento al interesado para que a costa

de este último lo presente en dos copias (con leitz o cartapacio, en caso sean documentos completos) (*Una copia es para la ANSAC y otra para el solicitante*).

- 6) La ANSAC emitirá una aceptación de la carta de aprobación del PSEA del Estado de bandera y de dicho PSEA si corresponde y una carta de aprobación de los procedimientos de seguridad de estación suplementario.
- 7) Todas las páginas de los procedimientos de seguridad de estación suplementarios serán firmadas y selladas por el DNOSAC.
- 8) El contenido de la aceptación de la carta de aceptación y de la aprobación de los procedimientos de estación suplementario contendrá lo siguiente:
 - a) Código de aceptación del programa de seguridad del explotador de aeronaves extranjero y de los procedimientos de estación suplementario.
 - b) Referencia de la documentación nacional bajo la cual fueron aceptados y aprobados los documentos.
 - c) Tipo de documentos que se están aceptando y aprobando
 - d) Razón social y nombre comercial de la entidad solicitante
 - e) Nacionalidad del explotador de aeronaves.
 - f) Numero de versión que es aceptada y número de versión del documento aprobado
 - g) Descripción del contenido de los documentos
 - h) Fecha que se emite la aceptación y aprobación.
 - i) Firma de la persona encargada de la revisión, validación, aceptación y aprobación de los documentos.
 - j) Notas, si las hubiere Notas y condiciones de la aceptación y aprobación (Por ejemplo: la vigencia);
- 9) La ANSAC remitirá el documento al DNOSAC y este procederá a entregar al interesado dicha carta de aceptación y aprobación junto con los documentos y procederán a archivar el expediente.

15.4.4 Modificación de los procedimientos de seguridad de estación suplementario

- a. Cuando los explotadores de aeronaves modifiquen sus procedimientos de estación suplementario deberán solicitar a la ANSAC la aprobación de los mismos.
- b. El explotador de aeronaves deberá presentar a la ANSAC una solicitud a través del **formulario C** remitiendo lo siguiente:
 - 1) Indicar que solicita una modificación parcial (enmienda) o total (actualización) de los procedimientos de seguridad de estación suplementarios, agregando el motivo de la modificación.

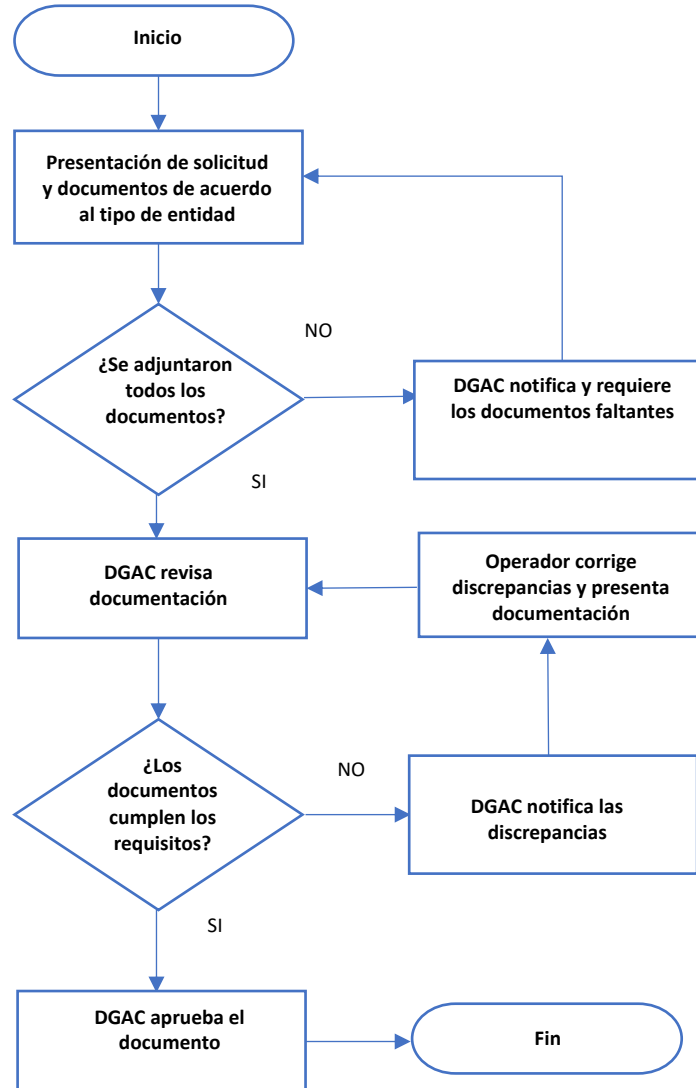
- 2) Identificar el número de versión del documento que se requiere que se apruebe.
 - 3) Cuando se trate de una enmienda describir a través de una tabla de contenido, la indicación en forma clara y precisa todas las referencias del documento que se está modificando (capítulos, secciones, subsecciones, títulos, páginas, párrafos, textos, términos, etc).
 - 4) Adjuntar en formato digital PDF las partes pertinentes modificadas. Si se actualizó todo el documento deberá presentar la carta de cumplimiento en digital debidamente referenciada y completada.
 - 5) Adjuntar todos los documentos que requiera el **formulario C**.
- c. Si la documentación y la información presentada está completa y correcta, la ANSAC a través del DNOSAC aceptará los documentos para su trámite y asignará un inspector nacional de seguridad de aviación civil para su revisión. En caso la información esté incompleta o incorrecta se requerirá las correcciones correspondientes al solicitante para que responda en un plazo no mayor a 30 días calendario, de lo contrario se archivará su solicitud.
- d. Al momento que la documentación haya sido aceptada para su trámite, el inspector asignado realizará la revisión al documento que requiere aprobación. En caso se detecten discrepancias se requerirá al solicitante las correcciones correspondientes para que las responda en un plazo no mayor a 30 días calendario, de lo contrario se archivará su solicitud.
- e. Si del resultado de la revisión no hay discrepancias o se hayan solventado las identificadas, el DNOSAC trasladará el documento a la ANSAC para su aprobación. El DNOSAC previamente dará la orden de impresión del documento al interesado para que a costa de este último lo presente en dos copias (*con leitz o cartapacio cuando sean documentos completos, una copia es para la ANSAC y otra para el solicitante*).
- f. La ANSAC elaborará una carta de aprobación de la modificación, la cual contendrá como mínimo lo siguiente:
- 1) Referencia de la documentación nacional bajo la cual fue aprobado el documento.
 - 2) Tipo de documento que se está aceptando
 - 3) Razón social y nombre comercial del explotador de aeronaves
 - 4) Nacionalidad del explotador de aeronaves.
 - 5) Numero de versión que se aprueba.
 - 6) Descripción del texto o textos, capítulos y páginas afectadas por la modificación en caso de enmienda.
 - 7) Fecha en la que se emite la aprobación
 - 8) Firma de la persona encargada de la revisión, validación y aprobación del documento por parte de la ANSAC.
 - 9) Notas y condiciones de la aprobación (Por ejemplo: la vigencia);

- g. La ANSAC remitirá el documento al DNOSAC y este procederá a entregar al interesado la carta de aprobación junto con el documento aprobado.

15.5 APROBACION DE PROGRAMAS Y DOCUMENTACION NACIONAL DE SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL

- a. El DNOSAC es el ente responsable de revisar y enmendar el PNSAC, sus anexos, manuales y demás documentación nacional en materia de seguridad de la aviación de conformidad con el presente programa. Se exceptúa la documentación nacional descrita en los incisos siguientes:
- 4) El DNCCSAC es el ente responsable de revisar y enmendar el PNCCSAC de conformidad con dicho programa.
 - 5) El DNISAC es el ente responsable de revisar y enmendar el PNISAC de conformidad con dicho programa.
 - 6) El DNOSAC es el ente responsable de revisar y enmendar el PNCSAC de conformidad con dicho programa.
- b. Para más información respecto a las revisiones y enmiendas de los documentos antes citados, ver la parte correspondiente de cada documento donde se describa el procedimiento de revisiones y modificaciones a dichos documentos.

DIAGRAMA DE FLUJO DE PROCESO GENERICO DE APROBACION DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y PROCEDIMIENTOS DE ESTACION SUPLEMENTARIO



APENDICE 16. CARACTERISTICAS Y REQUISITOS DE LAS CREDENCIALES OFICIALES DE LOS INSPECTORES DE LA DGAC

ANVERSO

REVERSO

5 cm. mínimo

8 cm. mínimo

Número de registro	LOGO DE DGAC Título CREDENCIAL OFICIAL
	2.5 cm. mínimo
	4 cm. mínimo FOTOGRAFÍA
	NOMBRE Y APELLIDO
	Título de cargo de inspector
	Descripción de los lugares a donde tiene acceso irrestricto de acuerdo a sus funciones
	FECHA DE VENCIMIENTO

SE DEBE INCLUIR LA SIGUIENTE DESCRIPCION

El presente documento acredita a su titular como inspector delegado de la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien tiene por mandato legal la Autoridad y el libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos, de conformidad con el artículo 7 inciso g) de la Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 del Congreso de la República.

La obstrucción de la labor encomendada al titular de la presente o el incumplimiento de las instrucciones que emita en razón de sus funciones y de las normas jurídicas para garantizar la seguridad será sancionada de conformidad con la ley.

Firma
 Director General
 Dirección General de Aeronáutica Civil

Guatemala, Centro América.

- Las credenciales deberán contar con los requisitos mínimos descritos en este apéndice.
- Las credenciales oficiales para los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil y los inspectores de la DGAC son autorizados por el Director General de la DGAC y emitidos por la ANSAC a través del DNCSAC.
- Las credenciales pueden ser de policloruro de vinilo, teslin, policarbonato u otro material análogo que proporcione mayor nivel de seguridad.
- El DNSAC desarrollará los requisitos para la emisión de las credenciales oficiales.

APENDICE 17. CIRCULARES Y DIRECTIVAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

MODELO DE DIRECTIVA DE SEGURIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

Día / Mes / Año.

Se refiere a la fecha de elaboración de la Directiva.

DIRECTIVA DE SEGURIDAD No. XXX-(Año).

Se refiere al número de la directiva, de acuerdo al orden secuencial de su elaboración, dicho número comenzará en uno (1) cada vez que inicie un nuevo año calendario.

TÍTULO:

Tema que se desarrollará en el contenido de la directiva.

REFERENCIAS:

En esta parte se hace mención de los diferentes documentos legales y de seguridad que inciden y sustentan el contenido de la directiva, tales como: Convenios Internacionales, Leyes, Decretos, Reglamentos, Regulaciones, Programas, Manuales, Directivas, entre otros.

JUSTIFICACIÓN:

Aquí se redactan algunas de las normas de los documentos legales y de seguridad, citados en la referencia, los cuales facultan y dan la autoridad al Director General de Aeronáutica Civil, para aprobar la directiva y ponerla en ejecución; del mismo modo se citan otras normas que justifican el contenido de la directiva, así como los hechos o situaciones que motivan la elaboración de la misma.

DECISIÓN:

En esta parte se establece la decisión adoptada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, además del contenido de la directiva.

FIRMA DEL DIRECTOR O DEL ADMINISTRADOR DE LA ANSAC:

Al final del contenido de la directiva en la parte central del documento se escribe el nombre del Director General de la DGAC o el Administrador Nacional de Seguridad de la Aviación Civil en su caso con sus respectivas firmas y sellos del Despacho correspondiente.

DISTRIBUCIÓN:

Aquí se mencionan las organizaciones o instituciones pertinentes, a las que se distribuirá la directiva, para su conocimiento y aplicación de la misma.



MODELO CIRCULAR DE SEGURIDAD

Fecha _____

NÚMERO DE CIRCULAR

Párr.

Párr.

Párr.

Párr.

Párr.

Párr.

Párr.

RELACION DE LA INFORMACION

NOMBRE, FIRMA Y SELLO

DIRECTOR GENERAL DE DGAC O ADMINISTRADOR ANSAC EN SU CASO

APENDICE 18. MECANISMO DE DIFUSIÓN DE LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL A NIVEL NACIONAL, PROCEDIMIENTOS, MATERIAL GUÍA Y CRITERIOS DE DESEMPEÑO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

- a. Cuando la documentación de seguridad de aviación a la que se refiere esta sección necesita ser difundida entre todos aquellos que participan en seguridad de la aviación; se realizará lo siguiente:
- 1) Si la información es considerada de carácter pública, se difundirá a través de la página web oficial de la DGAC, para que esté al alcance de los que necesiten conocerla.
 - 2) A través de las reuniones de los CONSAC y CSA, se difundirá la información de Seguridad de la Aviación para asegurarse de que las partes interesadas estén al tanto de las políticas del Estado y los requisitos que deben ser adoptados.
 - 3) Si la información se considera confidencial o reservada, se difundirá a las partes interesadas de acuerdo a la Guía de Orientación para la Administración de Información Delicada de Seguridad de la Aviación.

APENDICE 19. AEROPUERTOS NACIONALES CON OPERACIONES DOMÉSTICAS

Teniendo en cuenta el ecosistema de Guatemala en la aviación general y la importancia del transporte comercial en aeronaves pequeñas para articular el territorio, Guatemala cuenta con varios aeródromos pequeños al servicio de la aviación civil en los que operan aeronaves de menos de 5.700 kg.

Con el acuerdo por escrito de la DGAC y con la condición de que el nivel de amenaza aplicable siga siendo bajo (Nivel leve), los operadores de aeronaves, los gestores aeroportuarios y las entidades que operan en estos lugares pueden quedar exentos de la aplicación del PNSAC.

Para conceder esta exención, se aplicarán en el aeropuerto o aeródromo las siguientes condiciones:

1. El aeropuerto solo recibe operaciones domésticas.
2. Las aeronaves que operan en el aeropuerto tienen un MTOW inferior a 5.700 kg.
3. No más de 30 personas tienen tarjetas de identificación del aeropuerto.

Cuando se cumplan las condiciones anteriores, sólo deberán observarse las siguientes medidas de protección aérea:

1. La zona de operaciones se declara zona controlada, el acceso a la zona de operaciones está restringido a las personas que lleven un pase de aeropuerto y a los vehículos que exhiban un pase de vehículo, a menos que respondan a una amenaza grave para la vida y la propiedad.

2. Deberá existir una obstrucción física entre el lado terrestre y el lado aire que sea claramente visible para el público en general y que niegue el acceso no autorizado. Sin embargo, no es necesario que el límite cumpla con los requisitos del PNSAC si la DGAC lo considera, durante las actividades de control de calidad, como suficiente.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga que accedan a la zona de operaciones deben estar bajo vigilancia constante por parte del personal aéreo del operador de la aeronave hasta que los pasajeros embarquen y el equipaje y la carga se coloquen en la bodega o cabina de la aeronave.

4. Las aeronaves que salgan de un aeropuerto/aeródromo nacional y lleguen a un aeropuerto internacional se someterán a los mismos procedimientos que las aeronaves que lleguen de otros Estados:

- Los pasajeros serán escoltados hasta la zona de recogida de equipajes y no deberán estar en contacto con otros pasajeros de salida. Cuando están en traslado, pueden permanecer en el área restringida de seguridad del aeropuerto con la condición de que sean revisados inmediatamente de acuerdo con el PNSAC.

- Cuando el equipaje y la carga estén en transferencia, se inspeccionarán de acuerdo con los procedimientos del PNSAC.


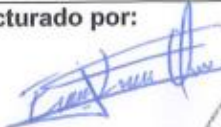

- Después de la llegada a un aeropuerto internacional y antes de la salida, una aeronave procedente de un aeropuerto/aeródromo nacional será sometida a un registro de seguridad de la aeronave por

parte del operador del aeropuerto, a menos que esté estacionada en una zona controlada no declarada zona restringida de seguridad.

Al solicitar la exención para aeropuertos pequeños, el administrador del aeropuerto debe presentar un informe que detalle los límites del aeropuerto/aeródromo, el tipo de obstrucciones físicas, los medios de vigilancia (por ejemplo, CCTV, patrullas) y el control de acceso realizado por el aeropuerto o delegado a cualquier entidad.

Al igual que con la aprobación de los Programas de Seguridad Aeroportuaria (PSA), la DGAC puede conceder la exención por un período máximo de cinco años y a condición de que las instalaciones y operaciones del aeropuerto no presenten cambios significativos. La DGAC puede suspender la exención o solicitar la aplicación de medidas adicionales como resultado de las actividades de control de calidad de la seguridad de la aviación llevadas a cabo en Guatemala o en caso de cambios en el nivel de amenaza.

14. REVISION Y ACEPTACION

<p>Elaborado por:</p>  <p>Mario Alberto Canto Inspector Nacional de Seguridad de la Aviación Civil Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil</p>	<p>Estructurado por:</p>  <p>Carlos Estuardo de León Unidad de Planificación y Desarrollo Institucional</p> 
---	---

<p>Revisado y Aceptado por:</p> <p>Wilman Leonardo Ríos Cifuentes Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil Dirección General de Aeronáutica Civil</p>  <p>Firma y Sello:</p> 
--



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA
AVIACIÓN CIVIL

DISTRIBUCION
LIMITADA

**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA
AVIACION CIVIL
-PNSAC-
9na. EDICION, 8va. ENMIENDA.
GUATEMALA, C.A.
ADMINISTRACION NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA
AVIACION CIVIL**