MINISTERIO DE DEFENSA

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNSAC)

APROBADO POR:
COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONASAC).

CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

ORGANISMO RESPONSABLE PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY NÚM. 188-11

"LA SEGURIDAD ES RESPONSABILIDAD DE TODOS"

NOVENA EDICIÓN
23 DE NOVIEMBRE 2023.

PREFACIO

Desde la etapa final de la Segunda Guerra Mundial, se planteó en el escenario internacional, que los Estados tienen la responsabilidad de garantizar la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, perpetrados en tierra o en vuelo.

En el año 1944, y como producto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, del cual el Estado Dominicano es signatario, se crea la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que establece la necesidad de que los Estados miembros incorporen mecanismos organizacionales, con responsabilidades y métodos de aplicación claramente definidos, y con legislación apropiada, que abarque la designación de una autoridad competente responsable de la elaboración, aplicación y mantenimiento de una política nacional sobre seguridad de la aviación.

Este organismo internacional plantea además que, en cada Estado, la autoridad competente de la seguridad de la aviación civil, es la responsable de aplicar las normas y métodos recomendados en el Anexo 17 (Seguridad) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sobre protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

La creación del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), como una dependencia del Ministerio de Defensa, bajo el nombre de Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (entonces CESA), el 22 de enero del año 1997, mediante el Decreto núm. 28-97, del Poder Ejecutivo, demuestra el compromiso de la República Dominicana con la comunidad internacional y con el derecho a la seguridad que tienen los usuarios de los servicios aeroportuarios y de la aviación civil.

Actualmente, el CESAC funciona bajo lo consignado en la Ley núm. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, cuyo artículo 6 expresa que es la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, con facultad para aplicar dicha ley, las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La Misión del CESAC es garantizar la seguridad y protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público en general, las aeronaves, aeropuertos, aeródromos, infraestructuras e instalaciones que brindan servicio a la aviación civil, en cumplimiento a la política gubernamental, las leyes nacionales y los convenios suscritos y ratificados por el Estado dominicano, en materia de seguridad de la aviación civil.

Su Visión es la de ser un modelo de seguridad en la aviación civil, a nivel nacional e internacional que, mediante el fortalecimiento de las medidas, procedimientos y vigilancia de la seguridad aeroportuaria, permita contribuir a neutralizar cualquier amenaza que atente contra la Seguridad y Defensa Nacional.

Entre las atribuciones que el artículo 13 de la Ley 188-11 otorga al CESAC, está la de elaborar, aplicar, revisar y mantener actualizado el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), de conformidad a los requerimientos internacionales, las directrices de la política gubernamental y el nivel de amenaza latente.

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), es el documento dirigido a la aplicación de las normas y los métodos recomendados en el Anexo 17 (Seguridad), así como de las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación civil contenidas en otros anexos, documentos y convenios.

El PNSAC contextualiza el marco legal en el que se sustenta, asigna responsabilidades interinstitucionales conforme los roles que competen a cada una, establece las instancias y mecanismos de coordinación y comunicación, y consigna los procedimientos de medidas de protección de aeropuertos, aeronaves e instalaciones y servicios de navegación aérea.

El PNSAC normaliza los controles de seguridad para las personas y los objetos que van a bordo, los mecanismos de adquisición y utilización de los equipos de seguridad aeroportuaria, así como de contratación y desarrollo de la carrera del personal.

Además, establece las medidas para dar respuesta a actos de interferencia ilícita, incluyendo la responsabilidad del mando, las medidas de control, la provisión de servicios de navegación aérea, el apoyo de especialistas en caso de sospecha de este tipo de actos, manejo de los medios de comunicación, notificación y niveles de amenaza. Finalmente, consigna las disposiciones de control de calidad AVSEC, define sus procesos de ajuste, planes de contingencia y las formas de financiación de la seguridad.

Esta novena edición del PNSAC ha sido aprobada por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), de conformidad con la disposición de la Ley núm.188-11, en su artículo 26 (Atribuciones del CONASAC), numeral 3), que estatuye la responsabilidad de aprobar el PNSAC, propuesto por el CESAC, mediante la Acta Ordinaria núm.02-2023, de fecha 23 de noviembre 2023.

Esperamos que esta novena edición del PNSAC constituya una herramienta para las tareas diarias que competen al CESAC, otras dependencias del Estado, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, así como otras entidades involucradas, indicadas en este programa responsables de su implementación; para garantizar la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil con los estándares de calidad requeridos, con intervenciones sistémicas que satisfagan a los usuarios de los servicios ofrecidos en las terminales aeroportuarias en territorio dominicano.

COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONASAC)

REGISTRO DE ENMIENDAS

Núm. Directiva /Acta	Fecha Directiva/ Acta	Decisión de la Directiva/Resolución de Acta	Fecha Publicación Directiva/Actas	Anotada Por	Fecha Aplicación Directiva/Actas

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNSAC)

ÍNDICE

	PREFACIO	I-I-III
	Registro de Enmiendas.	IV
	CAPÍTULO 1 Objetivos.	1-1-1
	CAPÍTULO 2 Definiciones, Acrónimos y Siglas.	2-1-21
2.1	Definiciones.	2-1-21
2.2	Acrónimos y Siglas.	2-19-21
	CAPÍTULO 3 Legislación.	3-1-4
3.1	Convenios Internacionales.	3-1-4
3.2	Legislación Nacional.	3-2-4
3.3	Documentaciones Relacionadas.	3-4-4
	CAPÍTULO 4 Asignación de Responsabilidades.	4-1-27
4.1	Generalidades.	4-1-27
4.2	Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.	4-1-27
4.3	Ministerio de Defensa.	4-8-27
4.4	Ministerio de Relaciones Exteriores.	4-8-27
4.5	Ministerio de Salud Pública.	4-9-27
4.6	Ministerio de Agricultura.	4-9-27
4.7	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).	4-9-27
4.8	Junta de Aviación Civil.	4-10-27

4.9	Comisión Aeroportuaria.	4-10-27
4.10	Comisión Nacional de Energía.	4-10-27
4.11	Dirección de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.	4-11-27
4.12	Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD).	4-11-27
4.13	Departamento Nacional de Investigaciones (DNI).	4-12-27
4.14	Policía Nacional.	4-12-27
4.15	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).	4-13-27
4.16	Dirección Central de Policía de Turismo (POLITUR).	4-13-27
4.17	Dirección General de Migración.	4-14-27
4.18	Dirección General de Aduanas.	4-14-27
4.19	Dirección General de Pasaportes.	4-14-27
4.20	Instituto Postal Dominicano (INPOSDOM).	4-15-27
4.21	Explotadores u Operadores de Aeropuertos.	4-15-27
4.22	Explotadores de Aeronaves.	4-17-27
4.22.1	Nacionales.	4-17-27
4.22.2	Extranjeros	4-18-27
4.23	Consignatarios de Aeronaves.	4-18-27
4.24	Empresas de Suministros y Aprovisionamiento.	4-18-27
4.25	Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil.	4-19-27
4.26	Proveedores de Servicios de Carga Aérea.	4-20-27
4.27	Empresas Manejadoras de Correo, Encomiendas de Mensajería y Paquetes.	4-21-27
4.28	Proveedores de Servicios en Tierra.	4-21-27
4.29	Arrendatarios en Aeropuertos.	4-22-27
4.30	Proveedores de Servicios en Aeropuertos.	4-23-27
4.31	Centro Nacional de Ciberseguridad (CNCS).	4-24-27
4.32	Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos, Explotadores de Aeronave, Consignatarios de Aeronaves, Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil, Proveedores de Servicios de Carga Aérea, Empresas Manejadoras de Correo, Encomiendas de Mensajería y	4-25-27

	Paquetes, Arrendatarios en Aeropuertos, Proveedores de Servicios en Aeropuertos y las Dependencias del Estado.	
4.33	Departamento Aeroportuario.	4-26-27
	CAPÍTULO 5 Coordinación y Comunicaciones.	5-1-8
5.1	Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC).	5-1-8
5.1.3	Integración del CONASAC.	5-1-8
5.1.4	Composición del Pleno.	5-3-8
5.1.5	Atribuciones del CONASAC.	5-3-8
5.2	Comité de Seguridad de Aeropuerto.	5-4-8
5.3	Relación con los Medios de Comunicación y distribución de la información.	5-5-8
5.4	Comunicación y Cooperación con otros Estados.	5-7-8
5.4.1	Medidas Especiales de Seguridad.	5-7-8
5.4.2	Información Sobre Amenazas	5-7-8
5.4.3	Acuerdos Bilaterales y Multilaterales.	5-8-8
5.5	Comunicación con la OACI.	5-8-8
	CAPÍTULO 6 Protección de Aeropuertos, Aeronaves, Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea.	6-1-25
6.1	Generalidades.	6-1-25
6.2	Procedimientos de Medidas de Seguridad Inmediatas, cuando se Identifique una Deficiencia de Seguridad en el Aeropuerto.	6-2-25
6.3	Designación de Zonas de Seguridad Restringidas.	6-2-25
6.4	Protección de las Zonas de Seguridad Restringidas.	6-3-25
6.5	Control de Acceso - Requisitos Generales.	6-4-25
6.6	Control de Acceso – Personas.	6-6-25
6.7	Carné Aeroportuario (Carné Único).	6-14-25
6.7.2	Características.	6-15-25
6.7.3	Procedimiento para la Emisión del Carné Aeroportuario (Carné Único).	6-15-25
6.8	Control de Acceso – Vehículos.	6-18-25
6.8.7	Clases de Permisos.	6-19-25
6.9	Protección de las Aeronaves.	6-20-25
6.9.9	Responsabilidad.	6-21-25
6.9.10	Condiciones Normales para las Operaciones.	6-21-25
6.9.11	Condiciones de Intensificación de Amenazas.	6-23-25
6.10	Instalaciones y Servicios Indispensables para la Navegación y de Otro Tipo.	6-24-25
6.11	Medidas de Seguridad de la Parte Pública.	6-24-25

6.12	Medidas Relativas a las Ciberamenazas.	6-25-25
	CAPÍTULO 7 Controles de Seguridad para las Personas y los Objetos que se embarcan.	7-1-23
7.1	Inspección de los pasajeros y equipaje de mano.	7-1-23
7.1.1	Generalidades.	7-1-23
7.1.2	Zonas Estériles/Zonas de Seguridad Restringidas.	7-1-23
7.1.3	Autoridad.	7-1-23
7.1.4	Utilización del Equipo de Seguridad.	7-2-23
7.1.5	Inspección Manual.	7-2-23
7.1.6	Inspección Aleatoria.	7-2-23
7.1.7	Objetos y Artículos Incautados	7-3-23
7.1.8	Negativa a Someterse a una Inspección.	7-3-23
7.1.9	Separación de los Pasajeros Inspeccionados y sin Inspeccionar.	7-3-23
7.1.10	Falla en los Controles de Seguridad.	7-4-23
7.1.11	Tratamiento para el Equipaje no Identificado y Objetos Sospechosos.	7-4-23
7.2	Pasajeros en Tránsito y Pasajeros que Transbordan a otro Vuelo.	7-4-23
7.3	Tripulaciones de Aeronaves, Personal de Aeropuerto y Personas que no son Pasajeros.	7-6-23
7.4	Procedimientos de Inspección Especiales.	7-6-23
7.4.1	Diplomáticos y Valijas Diplomáticas.	7-6-23
7.4.2	Artículos Religiosos de Importancia.	7-7-23
7.4.3	Material Clasificado.	7-7-23
7.4.4	Excepciones a la Inspección.	7-7-23
7.4.5	Inspección en Privado.	7-8-23
7.5	Transporte Autorizado de Armas.	7-8-23
7.5.1	Generalidades.	7-8-23
7.5.2	Tenencia Autorizada de Armas en la Cabina de Pasajeros.	7-9-23
7.5.3	Transporte Autorizado de Armas de Fuego en Lugares Inaccesibles.	7-10-23
7.6	Personas bajo Custodia y bajo Control Administrativo.	7-12-23
7.6.1	Requisitos de Notificación y Coordinación.	7-12-23
7.6.2	Medidas y Procedimientos de Seguridad.	7-12-23
7.7	Transporte de Personas Mentalmente Trastornadas.	7-15-23
7.8	Equipaje de Bodega.	7-16-23
7.8.1	Aceptación y Protección.	7-16-23
7.9	Cotejo del Equipaje de Bodega con los Pasajeros.	7-17-23
7.10	Inspección del equipaje de bodega.	7-18-23

7.11	Equipaje de Bodega de Transbordo.	7-19-23
7.12	Almacenamiento del Equipaje.	7-19-23
7.13	Carga, Correo y otros Artículos transportados en aeronaves.	7-19-23
7.14	Provisiones, suministros y piezas de repuestos de aeronaves.	7-22-23
	CAPÍTULO 8 Equipos de Seguridad	8-1-5
8.1	Generalidades.	8-1-5
8.2	Adquisición.	8-2-5
8.3	Calibración y Reglaje.	8-2-5
8.4	Utilización y Mantenimiento.	8-3-5
8.5	Sistema de Vigilancia de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV).	8-4-5
	CAPÍTULO 9 Personal.	9-1-12
9.1	Personal de seguridad.	9-1-12
9.1.1	Generalidades.	9-1-12
9.2	Contratación.	9-1-12
9.3	Formulario de Solicitud.	9-2-12
9.4	Entrevista.	9-3-12
9.5	Verificación.	9-4-12
9.6	Idoneidad Física y Mental.	9-5-12
9.7	Las Decisiones.	9-6-12
9.8	Registros de Antecedentes.	9-6-12
9.9	Empleo por un Período de Prueba.	9-7-12
9.10	Empleo para Funciones Administrativas y de Supervisión.	9-7-12
9.11	Selección.	9-7-12
9.12	Instrucción.	9-8-12
9.13	Desarrollo de la Carrera.	9-9-12
9.14	Personal de no Seguridad.	9-10-12
9.14.1	Generalidades.	9-10-12
9.14.2	Selección.	9-10-12
9.14.3	Instrucción.	9-10-12
	CAPÍTULO 10 Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita.	10-1-8
10.1	Generalidades.	10-1-8
10.2	Responsabilidades.	10-1-8
10.3	Medidas Iniciales.	10-1-8
10.4	Mando.	10-3-8
10.5	Control.	10-5-8
10.6	Provisión de Servicios de Navegación Aérea.	10-5-8

10.7	Apoyo de Especialistas.	10-6-8
10.8	Medios de Comunicación.	10-7-8
10.9	Notificación.	10-7-8
10.9.1	Notificación de Actos de Interferencia Ilícita a los Estados.	10-7-8
10.9.2	Notificación de Actos de Interferencia Ilícita a la OACI.	10-7-8
10.10	Niveles de Amenazas.	10-8-8
	CAPÍTULO 11 Control de Calidad AVSEC.	11-1-2
	CAPÍTULO 12 Ajuste del Programa y Planes de Contingencia.	12-1-3
12.1	Generalidades.	12-1-3
12.2	Responsabilidades.	12-1-3
12.2.1	Verificación, Evaluación y Difusión de la Información sobre Amenaza.	12-1-3
12.3	Examen de Incidentes.	12-2-3
12.4	Ejercicios.	12-2-3
	CAPÍTULO 13 Financiación de la Seguridad.	13-1-1
	APÉNDICES	
	APÉNDICE 1	
	Modelo Programa de Seguridad de Aeropuerto.	A1-1-10
	APÉNDICE 2	
	Modelo de Programa de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves.	A2-1-6
	APÉNDICE 2A	
	Modelo de Procedimientos de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves Extranjeros	A2A-1-6
	APÉNDICE 3	
	Modelo Programa de Seguridad de las Provisiones, Suministros y Piezas de Repuestos de Aeronaves.	A3-1-3
	APÉNDICE 4	
	Modelo de Programa de Seguridad de Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil.	A4-1-2
	APÉNDICE 5	
	Modelo Programa de Seguridad de los Proveedores de Servicios de Carga Aérea.	A5-1-3
	APÉNDICE 6	
	Modelo Programa de Seguridad de Empresas Manejadoras de Correo, Encomiendas de Mensajería y Paquetes.	A6-1-3

	APÉNDICE 7	
	Modelo Programa de Seguridad de Arrendatarios en Aeropuerto.	**A7-1-2**
	APÉNDICE 8	
	Modelo Programa de Seguridad para Proveedores de Servicios en Aeropuerto.	**A8-1-2**
	APÉNDICE 9	
	Letreros de Avisos de Seguridad de la Aviación.	**A9-1-3**
	APÉNDICE 10	
	Medidas que ha de Adoptar el que Reciba una Llamada Telefónica de Amenaza de Bomba.	**A10-1-6**
	APÉNDICE 11	
	Guía de Referencia para la Elaboración de las Listas de Verificación e Inspección de Seguridad de las Aeronave. Parte A (Guía de Referencia para la Elaboración de la Lista de Inspección de Seguridad de la Aeronave), Parte B (Guía de Referencia para la Elaboración de la Lista de Verificación de Seguridad de la Aeronave).	**A11-1-13**
	APÉNDICE 12	
	PARTE A, Registro del transporte autorizado de armas de Fuego, PARTE B, modelo de registro de tenencia autorizada de armas de fuego en equipaje de bodega.	**A12-1-4**
	APÉNDICE 13	
	Registro de Control de Escoltas.	**A13-1-1**
	APÉNDICE 14	
	Modelo de Directiva de Seguridad.	**A14-1-1**
	APÉNDICE 15	
	Modelo Circular de Seguridad.	**A15-1-1**
	APÉNDICE 16	
	Procedimientos para la Confidencialidad de la Información sobre Seguridad Facilitada por otros Estados Contratantes.	**A16-1-3**
	APÉNDICE 17	
	Procedimiento de Notificación del Cumplimiento o Diferencias con respecto al Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.	**A17-1-2**
	APÉNDICE 18	
	Registro de Pilotos y Pasajeros de Vuelos Locales.	**A18-1-1**
	APÉNDICE 19	
	Informe de un Acto de Interferencia Ilícita.	**A19-1-2**
	APÉNDICE 20	
	Informe sobre Incidente en Tierra Relacionado con un Pasajero Perturbador.	**A20-1-2**

	APÉNDICE 21	
	Registro de Informe sobre Perturbación Causada por un Pasajero para Entregarlo a las Autoridades.	**A21-1-3**
	APÉNDICE 22	
	Registro de Advertencia sobre Perturbación Causada por un Pasajero.	**A22-1-2**
	APÉNDICE 23	
	Procedimientos para las Enmiendas de los Documentos de Seguridad de la Aviación Civil (DSAC).	**A23-1-2**
	APÉNDICE 24	
	Guía para el Equipamiento Mínimo para el Control de Incidentes (CCI) y el Centro de Operaciones de Emergencias (COE).	**A24-1-2**
	APÉNDICE 25	
	Índice de Normas del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Seguridad).	**A25-1-3**
	APÉNDICE 26	
	Procedimiento de Verificación de Antecedentes para la Carnetización del Personal Extranjero.	**A26-1-2**
	APÉNDICE 27	
	Procedimiento para la Toma de Huellas Dactilares al Personal Extranjero.	**A27-1-1**
	APÉNDICE 28	
	Formulario de Solicitud de Verificación de Antecedentes para la Carnetización del Personal Extranjero.	**A28-1-5**
	APÉNDICE 29	
	Modelo Esquemático de Reglamento de Control de Acceso e Identificación de Aeropuertos.	**A29-1-5**
	APÉNDICE 30	
	Procedimiento de Declaración de Seguridad del Envío (Carga y Correo).	**A30-1-2**

CAPÍTULO 1

OBJETIVOS

1.1 El Estado Dominicano tiene 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 salvaguarda contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil. **(OACI/A/17 N. 2.1.1).**

1.2 El objetivo del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil es salvaguardar las operaciones aeroportuarias y 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 en la República Dominicana.

CAPÍTULO 2

2.1 DEFINICIONES.

ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA. Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

1. Apoderamiento ilícito de aeronaves.
2. Destrucción de una aeronave en servicio.
3. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
4. Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
5. Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o artefactos (o sustancias) peligrosas con fines criminales.
6. 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.
7. Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, 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.

ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD. Son herramientas por los cuales se obtienen informaciones para verificar si las entidades objeto de auditoría, inspección, investigación, estudio, prueba y seguimientos de seguridad, cumplen con las normas del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y los demás Documentos de Seguridad de la Aviación Civil (DSAC).

AERÓDROMO. Un área definida de tierra o agua, que comprenda todas las instalaciones, edificaciones 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 DE CARGA. Toda aeronave que transporta mercancías o bienes tangibles.

AERONAVE DE PASAJEROS. Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación o empleados del explotador, que vuelen por razones de trabajo, representantes autorizados de las autoridades nacionales competentes o acompañantes de algún envío u otra carga.

AERONAVE EN SERVICIO: Se considerará que una aeronave se encuentra en servicio, desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo, hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se extenderá, llegado el caso, durante todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo.

AERONAVE EN TIERRA. Se considera desde el momento en que la aeronave se detiene inmediatamente después de aterrizar y se abran las puertas externas para el desembarque.

AERONAVE EN VUELO. Se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las personas y bienes a bordo.

AERONAVE QUE NO ESTA EN SERVICIO: Aeronave que esta estacionada por un período de más de doce (12) horas o que no está bajo vigilancia suficiente para detectar el acceso no autorizado.

AEROPUERTO. Toda área de un Estado contratante abierta para las operaciones de aeronaves.

AEROPUERTO INTERNACIONAL. Todo aeródromo de uso público designado por el Poder Ejecutivo, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, salud pública, reglamentación fitozoosanitaria y otros requerimientos.

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 del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

ALTOS EXPLOSIVOS. Comprende, sin que esta lista sea exhaustiva, la ciclotetrametilentetranitramina (hmx), el tetranitrato de pentaeritritol (petn) y la ciclotrimetilentrinitramina (rdx).

ANEXOS AL CONVENIO DE CHICAGO. Los documentos emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (**OACI**), que contienen las Normas, Métodos Recomendados y Procedimientos Internacionales aplicables a la Aviación Civil.

ANDÉN. Corredor situado al nivel del terreno, por encima o por debajo de el y que conecta los puestos de estacionamiento de aeronaves con un edificio de pasajeros.

ÁREA DE CLASIFICACIÓN DE EQUIPAJE. Espacio en el que se separan los equipajes de salida, para agruparlos con arreglos a los vuelos.

ÁREA DE INTERÉS CERCANA. Área circundante a un aeropuerto, de la cual se requiere establecer medidas de acuerdo con la evaluación del riesgo para prevenir acciones que puedan afectar el normal desenvolvimiento de las operaciones aeroportuarias y cualquier delito que atente contra la seguridad de la aviación civil.

ÁREA DE MOVIMIENTO. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la (s) plataforma (s).

ARMAS: Concepto que engloba las armas blancas, de fuego, biológicas y químicas.

ARMAS BLANCAS. Descripción general que se aplica, sin que esta lista sea limitativa, a todas las armas cortantes, punzantes, y punzo cortantes, tales como: Sables, espadas, dagas, machetes, puñales, estiletes, verduguillos, estoques, navajas, sevillanas, corta-plumas, ballestas, arpones, punzones y destornilladores o cualquier otra clase de instrumento afilado o con punta.

ARMAS BQN: Descripción general que se aplica a:

1. Las “armas biológicas”, que incluyen:

   1.1) Agentes microbianos u otros agentes biológicos o toxinas de cualquier origen o método de producción, de tal tipo y de tal cantidad que no corresponda a las aplicaciones profilácticas, de protección u otros fines pacíficos.

   1.2) Armas, equipos o sistemas vectores diseñados para la utilización de dichos agentes o toxinas con propósitos hostiles o en un conflicto armado.

2. Las “armas químicas”, que incluyen, conjunta o separadamente:

2.1) Sustancias químicas tóxicas y sus precursores, excepto cuando tuvieran destinados a:

2.1.1) Aplicaciones industriales, agrícolas, médicas, farmacéuticas, de investigación u otros fines pacíficos.

2.1.2) Fines de protección, es decir, aquellos fines directamente relacionados con la protección contra sustancias químicas tóxicas y con la protección contra las armas químicas.

2.1.3) Fines militares no relacionados con el uso de armas químicas y que no dependen de las propiedades tóxicas de las sustancias químicas como método de guerra.

2.1.4) La aplicación de la ley, incluido el control de disturbios interiores, siempre que los tipos y las cantidades correspondan a dichos fines o aplicaciones.

3. Municiones y artefactos diseñados con el fin expreso de causar la muerte u otro efecto dañoso debido a las propiedades tóxicas de las sustancias químicas, que se liberarían como resultado del uso de tales municiones y artefactos.

4. Todo equipo diseñado expresamente para su uso directo relacionado con el empleo de las municiones o dispositivos especificados en el numeral 3.

5. Las armas nucleares y otros artefactos explosivos nucleares.

ARMAS CORTAS: Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.

ARMAS DE FUEGO. Es toda arma portátil que tenga cañón y que haya sido concebida para lanzar o pueda transformarse fácilmente para lanzar un balín, una bala o proyectil por la acción de un explosivo o sus réplicas, o cualquier artefacto por el cual una bala o proyectil puede ser descargado por alguna fuerza y que haya sido diseñada para ello o pueda convertirse fácilmente para tal efecto.

ARRENDATARIO EN AEROPUERTOS. Es la persona física o jurídica a la cual el Explotador u Operador de Aeropuerto le otorga un espacio, mediante contrato de alquiler, para desarrollar actividades comerciales en el aeropuerto.

ARTÍCULOS PARA SERVICIOS EN VUELO. Todos los artículos que no sean de aprovisionamiento, asociados a los servicios en vuelo para los pasajeros, por ejemplo: periódicos, revistas, auriculares, cintas de audio y vídeo, almohadas, mantas y diversiones etc.

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 una aeronave y sus ocupantes o de las instalaciones y el público.

AUDITORÍA DE SEGURIDAD. Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL. 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 CIVIL. La operación de cualquier aeronave civil con el propósito de realizar operaciones de aviación general, de trabajos aéreos u operaciones de transporte aéreo comercial.

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 para empresas es una subcategoría dentro de la aviación general).

AVIACIÓN GENERAL. Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones de transporte aéreo no regulares por remuneración o arrendamiento.

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.

BIOTERRORISMO. Uso intencional de microorganismos patógenos, toxinas o sustancias dañinas, con el propósito de generar enfermedades, causar la muerte y provocar pánico y terror.

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 de servicio regular.

CARGA O CORREO DE ALTO RIESGO. Carga o correo que, según 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 llegará.

CARGA Y CORREO EN TRÁNSITO. La carga y el correo que salen en la misma aeronave en la que llegaron.

CARNÉ DE IDENTIFICACIÓN Y ACCESO A LOS AEROPUERTOS. Es la documentación expedida a personas particulares, empleadas a los aeropuertos o quienes de cualquier otro modo tienen necesidad de acceso autorizado al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso.

CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIAS (COE). Es el centro de coordinación, mando y control en las instalaciones aeroportuarias, para todo el personal involucrado en una situación de emergencia, a fin de que actúen juntos, en concertación y sin dificultades.

CENTRO DE CONTROL DE INCIDENTES (CCI). Es el centro de coordinación, mando y control para responder a un incidente de interferencia ilícita a escala de aeropuerto, lo cual se controla desde un emplazamiento central.

CERTIFICACIÓN. Evaluación formal y confirmación otorgada por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), de que una persona o ejemplar canino posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones en materia de seguridad de la aviación que se le asignen, con el nivel que el CESAC considere aceptable.

CIBERSEGURIDAD. Se utiliza alternativamente en el término seguridad de la información.

CIRCULAR DE SEGURIDAD. Documento escrito, emitido y publicado por el CESAC, con la finalidad de informar y divulgar informaciones que se consideren importantes y /o necesarias para la seguridad de la aviación civil.

CONSIGNATARIOS DE AERONAVES. Persona jurídica debidamente autorizada por la Junta de Aviación Civil para solicitar a nombre y en representación de un operador aéreo extranjero, permiso para la realización de vuelos no regulares o charters, de pasajeros y/o carga para prestar a dichos operadores la asistencia requerida para el manejo de sus operaciones.

CONTENEDOR DE EQUIPAJE. Receptáculo en el que se cargan los equipajes para su transporte a bordo de una aeronave.

CONTROLES DE ESTUPEFACIENTES. Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

CONTROL DE SEGURIDAD. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, sustancias u objetos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

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

COMISIÓN TÉCNICA: Es un órgano asesor de la Dirección General del CESAC, que tratará temas relacionados a la seguridad de la aviación Civil.

CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL. Es la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil designada por el Estado Dominicano, responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

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 reflejan en los actos y conductas de todas las entidades y el personal dentro de la organización.

DEPÓSITO DE EQUIPAJES. Espacio en 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.

DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO (CARGA Y CORREO): Es un documento utilizado para determinar el estado de seguridad de la carga. Permite dar seguimiento al estado de seguridad de ésta y del correo en su avance a lo largo de la cadena de suministro segura, y contribuye a velar porque los Explotadores de Aeronaves, Proveedores de Servicios de Carga Aérea y Empresas Manejadoras de Correos, Encomiendas de Mensajerías y Paquetes, asuman los controles de seguridad pertinentes.

DIRECTIVA DE SEGURIDAD. Documento escrito emitido por el CESAC, con el objetivo de implementar medidas y procedimientos necesarios para la seguridad de la aviación civil y cuyo cumplimiento será obligatorio.

DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO. Es la persona designada por el Director General del CESAC como responsable de implementar, coordinar, supervisar y hacer cumplir las medidas de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil.

DOCUMENTO DE VIAJE. Pasaporte u otro documento de viaje e identidad expedido por un Estado u organización, que pueda ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

DOCUMENTOS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL: Son aquellos documentos aprobados por la autoridad competente para establecer normas, medidas y procedimientos de carácter técnicos en materia de seguridad de la aviación civil. Estos incluyen, sin que sea limitativo, los siguientes: PNSAC, PNCCSAC, PNISAC, PSA, PSEA, entre otros.

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.

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, tal como el sistema de comunicaciones, son adecuados.

EMBALAJE. Los recipientes y demás componentes o materiales necesarios para que el recipiente sea idóneo a su función de contención.

EQUIPAJE. Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el Explotador.

EQUIPAJE DE BODEGA (FACTURADO). Equipaje procedente de pasajeros de buena fe que sean titulares de un billete válido y que hayan sido sometidos al proceso de presentación del equipaje, a cargo de un agente responsable o de un representante autorizado del Explotador.

EQUIPAJE DE MANO. Equipaje para transportar en la cabina de una aeronave.

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 que involuntaria o inadvertidamente es separado de los pasajeros o de la tripulación.

EQUIPAJE FACTURADO ACOMPAÑADO. Equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave a bordo de la cual se halla el pasajero que lo presentó.

EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

EQUIPAJE NO IDENTIFICADO. El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no puede ser identificado.

EQUIPAJE NO RECLAMADO. Equipaje que llega a un 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 dichos 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, sus instalaciones y servicios.

ESPACIO AÉREO NACIONAL. Es el espacio aéreo sobre el territorio nacional.

ESTADO CONTRATANTE O ESTADO SIGNATARIO. Estado parte de los convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación.

ESTADO DE MATRÍCULA. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

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 reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

EXPLOTADOR DE AERONAVES. Persona, organismo o empresa que se dedica al uso comercial de las aeronaves.

EXPLOTADOR U OPERADOR DE AEROPUERTO. Persona jurídica u organismo al que se le ha otorgado la explotación económica, administración, mantenimiento, operación y funcionamiento del aeropuerto, en forma total o parcial para ejercer dichas funciones por sí o por terceros.

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 amenazas 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 o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

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 peligrosas.

INSTALACIONES DE DESPACHO FUERA DEL AEROPUERTO. Terminal de transporte de pasajeros o mercancías, en un centro de población urbano en el que existen instalaciones de despacho.

INSTRUCCIÓN PERIÓDICA. Es la capacitación que deberá impartirse a todas las categorías AVSEC, basándose en mejorar las pericias e incluir las actualizaciones de normas y procedimientos contenidos en los documentos de seguridad de la aviación civil (DSAC), así como las nuevas herramientas y equipos, además de estudiar los casos de interferencias ilícitas más recientes y nuevas amenazas nacionales e internacionales.

INVESTIGACIÓN DE SEGURIDAD. Investigación de un acto o tentativa de acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o de un caso supuesto o probable de incumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil de la República Dominicana u otros requisitos impuestos por las leyes o los reglamentos relacionados con la seguridad de la aviación civil.

MEDIDAS CORRECTIVAS. Medidas adoptadas para solucionar los incumplimientos o deficiencias evidenciadas y para satisfacer las recomendaciones de las actividades de control de calidad AVSEC.

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

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 el 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 trabajos aéreos.

OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL. Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

PARTE AERONÁUTICA. El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las 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.

PASAJERO INSUBORDINADO. Personas que cometen abordo 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:

1. Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas.

2. 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.

3. 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.

4. Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo.

5. 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 (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 requiera 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 en Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quién 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.

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 realización 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 un 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 a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (PSA). Es el documento de seguridad de la aviación civil que debe elaborar cada aeropuerto para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES (PSEA). Es el documento de seguridad de la aviación civil que deben elaborar los explotadores de aeronaves, a fin de establecer cómo cumplirán con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil y con el programa de seguridad de aeropuerto.

PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNCCSAC). Es el documento de seguridad de la aviación civil que permite determinar si se cumple con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y validar su eficacia.

PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNISAC). Es el documento de seguridad de la aviación civil que abarca todo lo relacionado con la instrucción del personal de seguridad y no seguridad, incluyendo su reclutamiento, selección, clasificación para las diferentes categorías, certificación, módulos de entrenamiento, registro de entrenamiento y programas de entrenamiento.

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNSAC). Es el documento de seguridad de la aviación civil dirigido a la aplicación de las normas y los métodos recomendados del Anexo 17 (seguridad), del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación civil, que contienen los anexos, otros documentos y convenios relacionados en materia de seguridad de la aviación civil.

PROVEEDOR DE SERVICIOS EN AEROPUERTO. Personas físicas o jurídicas, que proporcionan servicios a los explotadores de aeronaves o sus representantes y a la aviación general.

PROVEEDOR DE SERVICIOS DE SEGURIDAD. Cualquier persona jurídica autorizada por el CESAC, que brinde servicios en materia de seguridad de la aviación civil, a sí misma o a terceros, tales como a los explotadores de aeronaves, a los explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados, empresas de aprovisionamiento y de suministros, o a cualquiera otra entidad que opere en los aeropuertos.

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

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 AISLADO DE AERONAVE. Área designada para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita o que por otras razones necesita ser aislada de las operaciones normales del aeródromo.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE. Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

PUESTO DE PRESENTACIÓN. Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación.

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.

REGLAMENTO DE CONTROL DE ACCESO E IDENTIFICACION: Es el documento de seguridad de la aviación civil dirigido a la aplicación de las medidas y procedimientos para la regularización de los sistemas de permisos en los aeropuertos, en cumplimiento al PNSAC.

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 los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.

SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN: preservación de la confidencialidad, la integridad y la disponibilidad de la información. Además, pueden tenerse en cuenta otras propiedades, tales como la autenticidad, la rendición de cuentas, el no repudio (irrenunciabilidad) y la fiabilidad.

SERVICIO DE MENSAJERÍA: Actividad en la que los envíos a cargo de uno o más expedidores se transportan a bordo de un servicio aéreo regular como equipaje de un mensajero que viaja como pasajero, acompañado por la documentación ordinaria correspondiente al equipaje facturado del pasajero.

SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA A AERONAVES: Servicio de manejo y maniobra que abarcan todos los servicios que en el aeropuerto le prestan a las aeronaves, de acuerdo a las siguientes clasificaciones:

1. Servicio en Plataforma de las operaciones de la aeronave (guía a posición de estacionamiento, remolque, servicio de agua potable y residuales, proceso de carga y descarga de la aeronave, suministro de aire acondicionado, arranque de motores, retro empuje, escalera de pasajeros, ascensores para sillas de ruedas).
2. Asistencia de Combustible (carga y descarga de combustible en las aeronaves, facilidades de almacenamiento, prevención de derrames).
3. Servicios de Asistencia de Transporte en Plataforma, prestados por proveedores distintos a los prestadores de Servicios en Plataforma.
4. Asistencia de Comisariato (aprovisionamiento de comida y bebida).
5. Servicios de Cabina (dirigidos a proveer comodidad al pasajero en la cabina de la aeronave, y que comprenden abastecimiento de periódicos, cobijas y limpieza interior de la aeronave).

6. Servicio de Limpieza Exterior de la Aeronave.
7. Servicio de almacenamiento de carga y correo, a ser realizado por las empresas titulares de un Certificado expedido por el IDAC, dedicadas a la recepción, manipulación, almacenamiento y entrega de carga y correo que se transporta por vía aérea nacional e internacional de exportación e importación, a través de los operadores aéreos.

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.

SUMINISTRO 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 una aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

SUMINISTRO PARA LLEVAR (MERCANCÍAS). Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de una aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

SUSTANCIA EXPLOSIVA. Toda sustancia (o mezcla de sustancias), sólida o líquida que de manera espontánea, por reacción química, puede desprender gases a una temperatura, a una presión y a una velocidad tal que causen daños en torno a ella. Esta definición incluye 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.

SUSTANCIA QUÍMICA TÓXICA: Toda sustancia química que, por su acción química sobre los procesos vitales, pueda causar la muerte, la incapacidad temporal o lesiones permanentes a seres humanos o animales. Quedan incluidas todas las sustancias químicas de esa clase, cualquiera que sea su origen o método de producción y ya sea que se produzcan en instalaciones, como municiones o de otro modo.

TASA ESPECIALIZADA. Tarifas, cobros o derechos aplicados a los usuarios por servicios prestados provenientes de determinadas actividades relacionadas con la aviación.

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 antecedentes penales y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona, de conformidad con la legislación nacional.

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 peligrosas.

VERIFICACIONES DE SEGURIDAD PARA LOS LÍQUIDOS, AEROSOLES Y GELES (LAG) Y BOLSAS DE SEGURIDAD A PRUEBA DE MANIPULACIÓN INDEBIDA (STEB). Verificaciones visuales o controles de seguridad, realizados por el personal de seguridad, para detectar indicios de interferencia, en particular manipulación indebida de precintos, hurto e introducción de dispositivos, objetos o sustancias potencialmente peligrosas. Las verificaciones deberían llevarse a cabo en el punto de ingreso inicial en la parte aeronáutica. Deberían verificarse todos los suministros de LAG y STEB a fin de determinar que han estado protegidos, que no hay rastros ni sospecha de manipulación indebida y que la documentación correspondiente está en orden.

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, estacionamientos 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. Incluye 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 ESTÉRIL. Espacio que media entre un puesto de inspección de pasajeros y las aeronaves, cuyo acceso está estrictamente controlado.

ZONA SIN RESTRICCIONES. Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

2.2 ACRÓNIMOS Y SIGLAS

ADM: Arco Detector de Metales

ATC: Control de Tránsito Aéreo (Air Trafic Control).

ATIS: Servicio Automático de Información de Terminal (Automatic Terminal Information Service).

ATS: Servicio de Tránsito Aéreo (Air Transit Service).

AVSEC: Siglas en inglés que significa "Seguridad de Aviación" (AVIATION SECURITY), de uso internacionalmente aceptado.

A-17/N: Norma del Anexo 17, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

A-17/R: Recomendación del Anexo 17, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

CCI: Centro de Control de Incidentes.

CESAC: Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.

CNCC: Centro Nacional de Coordinación y Control.

COA: Certificación de Operador Aéreo.

COC: Centro de Operaciones Conjuntas.

COE: Centro de Operación de Emergencias.

CONASAC: Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

COMAIL. (Company Mail) abreviatura de correo de una empresa aérea enviado dentro de su red de estaciones.

COMAT. (Company Material) abreviatura de materiales de una empresa aérea enviados dentro de su red de estaciones.

CSA: Comité de Seguridad de Aeropuerto.

CNCS: Centro Nacional de Ciberseguridad.

CTP: Pieza de Ensayo Combinada.

DMM: Detector de Metal Manual.

DNCD: Dirección Nacional de Control de Drogas.

DNI: Departamento Nacional de Investigaciones.

DSAC: Documento de Seguridad de la Aviación Civil.

EGC: Equipo de Gestión de Crisis.

ESAC: Escuela de Seguridad de la Aviación Civil.

FARD: Fuerza Aérea de República Dominicana**.**

FBO: Siglas en ingles que significa "Operador de Base Fija", de uso internacionalmente aceptado.

GASEP: Plan Global para la Seguridad de la Aviación.

IDAC: Instituto Dominicano de Aviación Civil.

ILS: Instrument Landing System (Sistema de Aterrizaje por Instrumentos).

INPOSDOM: Instituto Postal Dominicano.

JAC: Junta de Aviación Civil.

J-2: Dirección de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

LAG: Líquidos, Aerosoles y Geles.

MIDE: Ministerio de Defensa.

MMTD: Detector de Amenazas de Trazas de Explosivos de Múltiples Modos.

MRX: Máquinas de Rayos X.

NDB: Radiofaro no direccional (Non Directional Beacon).

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

OTP: Pieza de Ensayo Operacional.

PNCCSAC: Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil.

PNISAC: Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.

PNSAC: Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

PSA: Programa de Seguridad de Aeropuerto.

PSEA: Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves.

PSCA: Programa de Seguridad de Consignatario de Aeronaves.

PNACSAC: Programa Nacional de Acreditación y Certificación de Seguridad de la Aviación Civil.

RCAI: Reglamento de Control de Acceso e Identificación.

RD: República Dominicana.

STEB: Bolsas de Seguridad a Prueba de Manipulación Indebida.

UPU: Unión Postal Universal.

VHF: Very High Frequency (Frecuencia Muy Alta).

VOR: Very Omnidirectional Range (Radiofaro Omnidireccional de VHF).

CAPÍTULO 3

LEGISLACIÓN.

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil tiene como fuente o base legal las legislaciones nacionales y los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Estado Dominicano, a saber:

3.1 CONVENIOS INTERNACIONALES.

1. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de fecha 7 de diciembre de 1944, suscrito en Chicago, del cual el Estado Dominicano es parte contratante; en su Anexo 17 (Seguridad), establece la necesidad de elaborar e implementar un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, escrito, para salvaguardar las operaciones de aviación civil contra actos de interferencia ilícita; contentivo de los procedimientos para la seguridad, regularidad y eficacia de los vuelos, Resolución Núm. 964 del 11 de agosto de 1945, Gaceta Oficial Núm. 6331, del 25 de septiembre del 1945.

2. Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, suscrito en fecha 14/sept/1963, en Tokio, Japón, Resolución Núm. 15 del 1 de septiembre del 1970. Gaceta Oficial Núm. 9199, de fecha 19/9/1970 modificado por el Protocolo suscrito en Montreal, Canadá, el 4 de diciembre de 2014, que modifica el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, el 14 de septiembre del 1963, Resolución Núm. 400-15 del 31 de diciembre de 2015 G. O. Núm. 10826.

3. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en fecha 23/sept/1971, en Montreal, Canadá, Resolución Núm. 408 del 15 de noviembre del 1972. Gaceta Oficial Núm. 9281.

4. Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, suscrito en fecha 16/dic./1970, en La Haya, Holanda, Resolución Núm. 503 del 3 de marzo del 1973. Gaceta Oficial Núm. 9300.

5. Protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, suscrito en fecha 24 de febrero de 1988, en Montreal, Canadá, Resolución Núm. 46-00. Gaceta Oficial Núm. 10053, del 31 de julio del 2000.

6. Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para fines de detección, suscrito en fecha 1 de marzo de 1991, en Montreal, Canadá, Resolución Núm. 27-00. Gaceta Oficial Núm. 10048, promulgada el 15 de septiembre del 2000.

7. Convenio para la Represión de Actos ilícitos relacionados con la seguridad de la aviación civil internacional, y Protocolo Complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, suscrito en Beijing en fecha 10 de septiembre del 2010, Resolución núm. 278-12, de fecha 19 de noviembre del 2012, Gaceta Oficial núm. 10700, promulgada el 27 de noviembre de 2012.

3.2 LEGISLACIÓN NACIONAL.

1. La Constitución de la República Dominicana, Proclamada por la Asamblea Nacional en fecha trece (13) de junio de 2015, publicada en la Gaceta Oficial Núm. 10805 del 10 de julio de 2015.

2. Ley Núm. 549-70, de fecha 10 de marzo de 1970, que crea la Dirección General de Pasaporte, Gaceta Oficial Núm. 9180, de fecha 25 de marzo de 1970.

3. Ley Núm. 208-71, sobre pasaporte de fecha 8 de octubre de 1971, Gaceta Oficial Núm. 9243, de fecha 16 de octubre de 1971.

4. Ley Núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, de fecha 22 de diciembre de 2006, publicada en la Gaceta Oficial Núm. 10399, de fecha 28 de diciembre de 2006, modificada por la ley Núm. 67-13, publicada en la Gaceta Oficial Núm. 10713 de fecha 25 de abril de 2013.

5. Ley Núm. 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, de fecha 16 de julio de 2011, publicada en la Gaceta Oficial Núm. 10628 de fecha 22 de julio de 2011,

6. Ley Núm. 631-16, para el control y regulación de armas municiones, y materiales relacionados, promulgada en fecha 02 de agosto de 2016.

7. Ley Núm. 139-13, denominada Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana, de fecha 13 de septiembre de 2013, publicada en la Gaceta Oficial Núm. 10728, de fecha 19 de septiembre de 2013.

8. Ley Núm. 8 de fecha 17 de noviembre de 1978, que crea la Comisión Aeroportuaria. Gaceta Oficial Núm. 9489, de fecha 30 de noviembre de 1978.

9. Ley Núm. 136-03 de fecha 07 de agosto de 2003, que crea el Código para el Sistema de Protección y los Derechos Fundamentales de los Niños, Niñas y Adolescentes.

10. Ley Núm. 267-08, ley Contra el Terrorismo, promulgada el 04 de julio del 2008.

11. Ley Núm. 184-17, que establece el Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad 9-1-1. Deroga las leyes Núms. 102-13 y 140-13. G. O. Núm. 10889 del 28 de julio de 2017.

12. Ley Núm. 53-07, sobre Crimen y Delito de Alta Tecnología G. O. Núm. 10416 del 23 de abril de 2007.

13. Ley Núm. 630-16, Orgánica del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Servicio Exterior, promulgada en fecha 28 de julio de 2016.

14. Decreto Núm. 204-03, de fecha 06 de marzo de 2003. Establece que la emisión de los carnés de identificación y de acceso a los aeropuertos, queda bajo la responsabilidad exclusiva de la empresa operadora del aeropuerto de que se trate. Publicada en la Gaceta Oficial Núm. 10203, del 31 de marzo de 2003.

15. Decreto Núm. 655-08 de fecha 17 de octubre de 2008, que modifica el Decreto Núm. 225-07, de fecha 19 de abril del 2007, que dispone igualar las tasas aeronáuticas y aeroportuarias.

16. Decreto Núm. 232-14, de fecha 11 de julio del 2014, que aprueba el Reglamento para la Expedición de Licencias de Consignatarios de Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos no Regulares o Charters y la Expedición del Certificado de Agente de Asistencia en Tierra, publicado en la Gaceta Oficial Núm.10764, de fecha del 18 de julio de 2014.

17. Decreto Núm. 876-09, de fecha 25 de noviembre del 2009, en el que se determina para el CESA US$1.50 dólares, por cada pasajero transportado en entrada y salida.

18. Decreto Núm. 376-16, que establece el reglamento de aplicación de la Ley Núm.188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil. Publicado mediante Gaceta Oficial Núm.10868 del 28 de diciembre de 2016.

19. Decreto Núm. 230-18, del 19 de junio de 2018, se crea el Centro Nacional de Ciberseguridad como una dependencia del Ministerio de la Presidencia de la República.

3.3 DOCUMENTACIONES RELACIONADAS.

1. Resolución No. 121-99 que aprueba el Contrato de Concesión, suscrito en fecha 7 de julio de 1999 y su Addendum de fecha 22 de octubre de 1999, entre el Estado Dominicano, la Comisión Aeroportuaria y Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI. Gaceta Oficial Núm. 10033, del 30 de diciembre de 1999.

2. Resolución Núm. 489-06, de fecha 10 de abril del 2003, que aprueba el Convenio sobre Cooperación para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en el área del Caribe. Gaceta Oficial Núm. 10402, del 13 de diciembre de 2006.

3. Acuerdo de Cooperación Interinstitucional entre el CESAC y el IDAC, de fecha 12 de septiembre de 2013.

CAPÍTULO 4

ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

4.1 GENERALIDADES.

4.1.1 Todas las entidades mencionadas en este capítulo tendrán la responsabilidad de coordinar, cooperar y comunicar al CESAC, cualquier información que amenace la seguridad de la aviación civil, o cualquier procedimiento en sus respectivas áreas que pudiera afectar el desenvolvimiento de los servicios aeroportuarios.

4.1.2 Todas las menciones dispuestas en el presente programa aplican tanto para el género masculino como femenino.

4.2 CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL.

4.2.1 Es una dependencia del Ministerio de Defensa de la República Dominicana y tiene jurisdicción en:

1. La parte pública, parte aeronáutica y en las inmediaciones de los aeropuertos de la República Dominicana.

2. Las aeronaves, sin importar su matrícula, que se encuentren en el territorio dominicano.

3. Cualquier lugar del territorio nacional donde se encuentren instaladas ayudas a la navegación aérea.

4. Todo el territorio nacional cuando las amenazas a la seguridad de la aviación civil así lo ameriten.

4.2.2 Sus atribuciones y responsabilidades son las siguientes:

1. 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 N. 2.1.2)**

2. Asegurar que las medidas concebidas para salvaguardar contra actos de interferencia ilícita que se aplican en las operaciones de la aviación civil internacional, en las medidas de los posibles, se apliquen a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad **(OACI/A-17 N. 2.2).**

3. Elaborar, aplicar, revisar y mantener actualizado el PNSAC, 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. **(OACI/A-17 N. 3.1.1).**

4. Mantener actualizado el PNSAC, examinándolo cada veinticuatro (24) meses o ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil, la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, debiendo someterlo al CONASAC para su aprobación.

5. Elaborar, aprobar, aplicar, y mantener actualizados los Programas Nacionales de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC) y de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), de conformidad a los requerimientos internacionales, las directrices de la política gubernamental y el nivel de amenaza latente, examinándolo y actualizándolo cada veinticuatro (24) meses.

6. Elaborar, establecer, aplicar y aprobar por escrito y en armonía con el PNSAC, el Programa Nacional de Acreditación y Certificación de Seguridad de la Aviación Civil (PNACSAC), examinándolo y actualizándolo cada veinticuatro (24) meses.

7. Aprobar, establecer, aplicar y mantener actualizados los programas escritos de seguridad aeroportuaria apropiados (PSA) para cumplir con los requisitos del PNSAC, examinándolos cada doce (12) meses. **(OACI/A-17 N. 3.2.1)**

8. Exigir, evaluar, aprobar y ordenar la puesta en vigencia de los Programas de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves, Consignatarios de Aeronaves, Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil, Reglamentos de Control de Acceso e Identificación de Aeropuertos, así como cualquier programa de seguridad de otros proveedores de servicios en los aeropuertos, escrito en idioma español, a fin de que cumplan con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad del PNSAC.

9. Elaborar, mantener, aprobar y aplicar un Manual de Perfil de Cargo en el cual se estipule las Direcciones o Departamentos de este organismo que llevarán a cabo el cumplimiento de las normativas establecidas en el PNSAC, así como todas las funciones administrativas y de sostenimiento a la seguridad de la aviación civil.

10. Proteger la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y aplicar las normas, métodos y procedimientos que permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad. **(OACI/A-17 N. 2.1.3)**

11. Salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, a través de la vigilancia, verificación y control de instalaciones, vehículos, personas, equipajes, correos, cargas, mercancías y artículos transportados, así como las escoltas de aeronaves y tripulaciones en el ámbito aeroportuario.

12. Fiscalizar y controlar el transporte, tenencia, porte de armas, explosivos y demás elementos de peligro potencial en el ámbito aeroportuario.

13. Adoptar medidas que den respuestas inmediatas a situaciones de crisis derivadas de circunstancias como el apoderamiento ilícito de aeronaves, amenazas de bombas, sabotajes o de cualquier otro evento crítico o delictivo que pudiera acontecer en el ámbito aeroportuario y en las aeronaves.

14. Planificar y desarrollar estrategias y acciones tendentes a la prevención de delitos en el ámbito aeroportuario.

15. Auxiliar al Ministerio Público y a las demás autoridades competentes en la investigación y persecución de hechos y actividades delictivas que atenten contra la seguridad de la aviación civil, cometidos en el ámbito aeroportuario.

16. Examinar las recomendaciones formuladas por los comités de seguridad de aeropuertos, a fin de tomar las medidas correspondientes.

17. Velar por la implementación, mantenimiento, eficientización y modernización de las normas, métodos y procedimientos de seguridad de la aviación civil, tendentes a la preservación de las vidas y bienes relacionados con la misma, que permitan proporcionar una rápida respuesta a cualquier amenaza creciente.

18. Notificar a la OACI, lo antes posible, toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad, cuando el Estado Dominicano sea afectado por un acto de interferencia ilícita.

19. Activar el Centro Nacional de Coordinación y Control (CNCC), una vez se produzca una situación de contingencia nacional, o emergencia a fin de mitigar la misma abreviando los tiempos de ejecución a través de una adecuada e inmediata coordinación con los organismos competentes.

20. Realizar, a solicitud de los Explotadores u Operadores de Aeropuertos, la depuración necesaria para la expedición de los carnés de identificación y acceso a los aeropuertos, pudiendo utilizar los mecanismos que entienda pertinentes, incluyendo la realización de pruebas anti-doping para completar ese proceso, cuyos resultados tramitará a los Explotadores u Operadores de Aeropuertos responsables de expedir los carnés correspondientes.

21. Autorizar a los Explotadores u Operadores de Aeropuertos la expedición de carné de identificación y acceso a los aeropuertos, previa depuración correspondiente, pudiendo utilizar los mecanismos que entienda necesarios, incluyendo la realización de pruebas anti-doping para completar este proceso, cuyos resultados tramitará al operador aeroportuario correspondiente.

22. Definir y asignar tareas y coordinar las actividades entre los departamentos, las agencias y otros órganos 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 PNSAC. **(OACI/A-17 N. 3.1.6)**

23. Poner a disposición de los Explotadores u Operadores de Aeropuertos, aeronaves y proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en el territorio dominicano y de otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes del PNSAC, y de la información o directrices concernientes que les permitan satisfacer los requisitos del PNSAC. **(OACI/A-17 N. 3.1.9)**

24. Asegurar 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 PNSAC, se integren 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)**

25. Recibir, compilar, analizar y compartir información sobre las amenazas a la seguridad de la aviación civil, y en función de las mismas disponer y aplicar cuantas medidas de seguridad se consideren necesarias.

26. Emitir Circular y Directiva de Seguridad.

27. Colaborar en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, así como también, en toda otra situación de emergencia dentro del ámbito aeroportuario.

28. Controlar el acceso a las zonas de seguridad restringidas, mediante la verificación de los permisos de personas y vehículos, y la inspección de los pasajeros, tripulantes, empleados y otras personas autorizadas, al igual que sus respectivos equipajes acompañados y no acompañados y demás pertenencias.

29. Formular normas y recomendaciones respecto a las especificaciones y desempeño del equipo de seguridad, para que este se adapte a los requisitos y necesidades en materia de seguridad.

30. Designar en cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil, un Director de Seguridad de Aeropuerto, para que coordine la aplicación de controles de seguridad. **(OACI/A-17 N. 3.2.2)**

31. Establecer un comité de seguridad de aeropuerto en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, para ayudar al Director de Seguridad de Aeropuerto del CESAC, a coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, según lo indicado en el PSA. **(OACI/A-17 N. 3.2.3)**

32. Cuando suceda un acto de interferencia ilícita en los aeropuertos y en aeronaves en vuelo o en tierra, el CESAC convocará, por la vía correspondiente, la convergencia de las entidades que tienen responsabilidades asignadas en el PNSAC, al tiempo que notificará a los estados pertinentes y entidades internacionales, a la que diere lugar la situación.

33. Recomendar al CONASAC, las medidas que se consideren necesarias para la solución de deficiencias que puedan afectar a la seguridad de la aviación civil.

34. Asumir el control de todas las instalaciones de los aeropuertos del país, con la ocurrencia de algún acto de interferencia ilícita de la aviación civil, debiendo todos los demás organismos públicos y privados acatar y cooperar con las medidas de protección y seguridad que sean tomadas.

35. Proporcionar protección y procedimientos apropiados a la información confidencial sobre seguridad, facilitada por otros Estados Contratantes, o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados, a fin de asegurarse de que se evite el uso inapropiado o la divulgación de dicha información.

36. Notificar al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), los Explotadores u Operadores de los Aeropuertos y otras entidades de las deficiencias en las instalaciones aeroportuarias que pongan o puedan poner en riesgo la seguridad de la aviación civil y que tengan que ver con sus respectivas áreas de responsabilidad y tomar medidas en conjunto para subsanar dichas deficiencias.

37. Con autorización del Poder Ejecutivo o el Ministerio de Relaciones Exteriores, vía el Ministerio de Defensa, realizar convenios con otros organismos internacionales destinados a la seguridad de la aviación civil; con fines de cooperación, reciprocidad y ayuda mutua para eficientizar y facilitar el cumplimiento de la misión encomendada.

38. Aplicar los tratados internacionales ratificados por el Estado Dominicano en materia de seguridad de la aviación civil.

39. Autorizar la denegación del transporte por vía aérea a las personas que se consideren ser amenaza para la seguridad de cualquier vuelo.

40. La detención o interrupción de cualquier servicio de los aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicio de seguridad privada y/o cualquier otra entidad que incida en las operaciones aeroportuarias, por incumplimiento de los procedimientos de seguridad como resultado de la supervisión, pruebas, estudios, auditorías e inspecciones de seguridad.

41. Fomentar el desarrollo de canales de comunicación, tanto oficial como extraoficial, con los funcionarios responsables de la seguridad de la aviación civil de otros Estados.

42. Designar al personal de seguridad de la aviación civil necesario en las Direcciones, Departamentos y Aeropuertos de este organismo que llevarán a cabo el cumplimiento de las normativas establecidas en el PNSAC, así como todas las funciones administrativas y de sostenimiento a la seguridad de la aviación civil.

43. Someter ante las autoridades judiciales correspondientes las personas que incurran en delito en contra de la aviación civil.

44. Disponer la aplicación de medidas correctivas inmediatas y/o sancionar la inobservancia de una norma, medida o procedimiento de seguridad de los DSAC u otros conexos, detectada por medio de las actividades de control de calidad AVSEC o por las diferentes Direcciones de Seguridad del CESAC.

45. Requerir al IDAC, que establezcan y apliquen disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del PNSAC. **(OACI/A-17 N. 3.6)**

46. Establecer y poner en práctica procedimientos para compartir con 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 **(OACI/A-17 N. 3.1.5).**

47. Velar de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (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. (**OACI/A-17 N. 3.5.3**)

48. Fomentar la implementación de las regulaciones en materia de ciberseguridad dentro del sector de la aviación civil.

49. Fiscalizar el cumplimiento de las regulaciones en materia de Ciberseguridad.

50. Sancionar administrativamente a quienes no cumplan las regulaciones emanadas del CNCS y asistir en la Judicialización de los casos que deban ser sometidos a la acción de la justicia dentro de su ámbito de competencia.
51. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

52. Exigir, evaluar y aprobar a los explotadores de transporte aéreo comercial extranjero que brinden servicios hacia y desde ese Estado que establezcan, apliquen y mantengan procedimientos por escritos de estación suplementarios que cumplan los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC). **(OACI/A-17 N3.3.2)**

4.3 MINISTERIO DE DEFENSA.

1. Asignar al CESAC recursos humanos y materiales necesarios para coadyuvar en el desempeño de sus funciones.

2. Comunicar al Poder Ejecutivo, cualquier información sobre amenazas que se considere pueda afectar la seguridad de la aviación civil.

3. Proveer respuesta de especialistas, tales como: la unidad de comando especiales contraterrorismo, intervención armada, negociación de rehenes, intérpretes, eliminación de artefactos explosivos, repuesta a incidentes cibernéticos de acuerdo a la regulación aplicable en la materia.

4. Notificar a la OACI, cuando se designe un nuevo titular a cargo del CESAC, el cual es responsable de la preparación, ejecución y cumplimiento del PNSAC. **(OACI/A-17 N. 3.1.2)**

4.4 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

1. Asesorar al CESAC y servir de canal oficial, en todos los asuntos pertinentes a convenios internacionales relativos a la seguridad de la aviación civil, y en cuanto a la cooperación internacional entre el Estado Dominicano con otros Estados u organismos internacionales.

2. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

4.5 MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA.

1. Brindar asesoría adecuada al CESAC, para dar respuestas ante ataques bioterroristas que puedan afectar la seguridad de la aviación civil, así como las sustancias tóxicas que puedan ser transportadas a bordo de las aeronaves.
2. Disponer y suministrar a los Aeropuertos Internacionales y Aeródromos del país, los recursos médicos que pudieran ser requeridos antes situaciones de crisis.

4.6 MINISTERIO DE AGRICULTURA.

Asesorar al CESAC en lo relativo al transporte por vía aérea de animales y plantas.

4.7 INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC).

1. Proporcionar al CESAC toda información relativa a la seguridad de la aviación civil, que le sea remitida por la OACI y cualquier otro organismo o entidad, para su análisis y respuesta, en caso de ser necesario.
2. Suministrar al CESAC, de manera oportuna, toda información relativa a actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.
3. Impedir el acceso de personas no autorizadas a los centros de control, radar y torres de control de tránsito aéreo.
4. Coordinar con el CESAC para brindar la adecuada protección a las ayudas de navegación aérea que se encuentren ubicadas fuera de los perímetros de las terminales aeroportuarias.
5. Cooperar con el CESAC, en cuanto a instrucción del personal AVSEC.
6. Proporcionar al CESAC los documentos relativos a la seguridad de la aviación civil.
7. Prestar servicio de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita, recabar toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y transmitir 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, de modo que se tomen las 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)**

8. Exigir que sus servicios de tránsito aéreo establezcan y apliquen disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos de este documento. **(OACI/A-17 N. 3.6)**

9. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

4.8 JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL.

1. Proporcionar al CESAC toda información relativa a la seguridad de la aviación civil, que le sea remitida por la OACI y cualquier otro organismo o entidad, para su análisis y respuesta, en caso de ser necesario.

2. Exigir a los explotadores de aeronaves y consignatarios de aeronaves que presenten una certificación emitida por el CESAC, que consigne la aprobación de su programa de seguridad, como requisito previo para expedirle la autorización correspondiente para operar en territorio dominicano.

3. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

4.9 COMISIÓN AEROPORTUARIA.

1. Cooperar en la medida de lo posible con el CESAC, con la capacitación y entrenamiento del personal AVSEC, infraestructura, equipos y todo lo pertinente para garantizar la eficiencia de la aplicación de los procedimientos y las normas de seguridad establecidas o para implementar.

2. Gestionar por ante los Explotadores u Operadores de Aeropuertos concesionados y privados la adquisición y actualización de sistemas de equipos de seguridad eficientes, para suplir las necesidades identificadas por el CESAC mediante los estudios de seguridad realizados en los aeropuertos.

4.10 COMISIÓN NACIONAL DE ENERGÍA.

1. Asesorar al CESAC, a través de su Gerencia de Asuntos Nucleares, en cuanto a las amenazas a la seguridad de la aviación civil en las que se pueda utilizar material radiactivo.

2. Asesorar al CESAC en cuanto al funcionamiento de los equipos de inspección utilizados en los aeropuertos e instrucción en los que sean emisores de radiación.

3. Asesorar técnicamente para la ejecución de planes de contingencias, en lo relativo a materiales radiactivos.

4. Cooperar con programas de formación y capacitación técnica sobre aspectos relacionados con la seguridad radiológica y física de instalaciones y protección de personas.

4.11 DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS.

1. Proporcionar al CESAC cualquier información sobre amenazas a la seguridad de la aviación civil.

2. Coordinar con el CESAC, previamente, sobre el traslado de un pasajero que viaje bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados en los aeropuertos.

3. Recibir por parte del personal del CESAC, destacado en los aeropuertos, las armas de fuego que sean detectadas en los puntos de inspección o control de acceso y no cuenten con la autorización del Ministerio de Defensa, así como las personas que la portan y, en caso de estar presente, las personas a cuyo nombre estén registradas.

4. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

5. Hacer de conocimiento al CESAC al momento en que se produzca una detención y traslado de pasajeros o empleados, cuando estos se realicen en las terminales aeroportuarias.

4.12 DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTROL DE DROGAS (DNCD).

1. Proporcionar al CESAC cualquier información sobre amenazas a la seguridad de la aviación civil.

2. Coordinar con el CESAC, previamente, sobre el traslado de un pasajero que viaje bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados en los aeropuertos.

3. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

4. Hacer de conocimiento al CESAC al momento en que se produzca una detención y traslado de pasajeros o empleados, cuando estos se realicen en las terminales aeroportuarias.
5. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

4.13 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INVESTIGACIONES (DNI).

1. Proporcionar al CESAC cualquier información sobre amenazas a la seguridad de la aviación civil.
2. Coordinar con el CESAC, previamente, sobre el traslado de un pasajero que viaje bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados en los aeropuertos.
3. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.
4. Hacer de conocimiento al CESAC al momento en que se produzca una detención y traslado de pasajeros o empleados, cuando estos se realicen en las terminales aeroportuarias.
5. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

4.14 POLICÍA NACIONAL.

1. Proporcionar al CESAC cualquier información sobre amenazas a la seguridad de la aviación civil.
2. Prevenir e investigar delitos en los aeropuertos, a través del personal destacado en los mismos, así como el mantenimiento del orden público en la parte pública, incluyendo parqueos, áreas de recibimiento general y las vías de acceso a los aeropuertos, en donde la circulación de personas no está controlada.
3. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos, en aquellos donde tienen presencia.
4. Cooperar con especialistas, tales como: el Departamento de Operaciones Especiales (unidad de reacción), negociadores de rehenes, a solicitud del CESAC, ante la respuesta de un acto de interferencia ilícita.

5. Coordinar con el CESAC, previamente, sobre el traslado de un pasajero que viaje bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados en los aeropuertos.

6. Hacer de conocimiento al CESAC al momento en que se produzca una detención y traslado de pasajeros o empleados, cuando estos se realicen en las terminales aeroportuarias.

4.15 DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (DIGESETT).

1. Controlar el tránsito de vehículos en las partes públicas de las terminales aeroportuarias.

2. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos, donde tienen presencia.

3. Hacer de conocimiento al CESAC al momento en que se produzca una detención y traslado de pasajeros o empleados, cuando estos se realicen en las terminales aeroportuarias.

4. Prohibir que vehículos no operacionales del aeropuerto se estacionen en las calles frente a las terminales del aeropuerto, sin sus conductores presente por un período prolongado.

4.16 DIRECCIÓN CENTRAL DE POLICÍA DE TURISMO (POLITUR).

1. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

2. Disponer que el personal bajo su mando realice servicios de patrulla y vigilancia en la parte pública y sirva de orientación y guía a los turistas que nos visitan y a la vez protegerlos de cualquier situación que puedan afectar la seguridad de los mismos, en aquellos aeropuertos donde tienen presencia.

3. Hacer de conocimiento al CESAC al momento en que se produzca una detención y traslado de pasajeros o empleados, cuando estos se realicen en las terminales aeroportuarias.

4.17 DIRECCIÓN GENERAL DE MIGRACIÓN.

1. Proporcionar al CESAC cualquier información sobre amenazas a la seguridad de la aviación civil.
2. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.
3. Coordinar con el CESAC antes de realizar el traslado de un pasajero que viaje bajo coacción, por haber sido sometido a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados en los aeropuertos.
4. Hacer de conocimiento al CESAC al momento en que se produzca una detención y traslado de pasajeros o empleados, cuando estos se realicen en las terminales aeroportuarias.
5. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

4.18 DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS.

1. Proporcionar al CESAC cualquier información sobre amenazas a la seguridad de la aviación civil.
2. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.
3. Coordinar con el CESAC antes de realizar el traslado de mercancía de alto riesgo.
4. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

4.19 DIRECCIÓN GENERAL DE PASAPORTES.

1. Proporcionar al CESAC cualquier información sobre amenazas a la seguridad de la aviación civil.
2. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.
3. Capacitar al personal AVSEC del CESAC, sobre las Medidas de Seguridad del Pasaporte de la República Dominicana.

4. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

5. Establecer controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad.

6. Notificar al INTERPOL, información precisa sobre los Pasaportes robados, perdidos y revocados, expedidos, para incluirlos en la base de datos sobre documentos de viajes robados y perdidos (SLTD).

7. Emitir Pasaportes de Lectura Mecánica, conforme a las disposiciones del Documento 9303, de la OACI.

4.20 INSTITUTO POSTAL DOMINICANO (INPOSDOM).

1. Asegurar que el correo que sea transportado por vía área cumpla con los estándares de seguridad de la aviación civil una vez estos sean requeridos y aceptados.

2. Adoptar las medidas y procedimientos que se consideren necesarios para lograr que el correo que se transporte por vía aérea no se constituya en una amenaza para la seguridad de la aviación civil.

3. Proporcionar al CESAC cualquier información sobre amenazas a la seguridad de la aviación civil.

4.21 EXPLOTADORES U OPERADORES DE AEROPUERTOS.

1. Cumplir todas las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil que emanen del CONASAC y CESAC.

2. Adquirir, proveer y mantener, previa recomendación y aprobación del CESAC, los equipos de seguridad necesarios, que requieran las terminales aeroportuarias o la necesidad del momento.

3. Proveer la estructura física, con las condiciones requeridas para poder cumplir con los procedimientos de seguridad. Asimismo, las instalaciones adecuadas para oficinas, alojamiento e instrucción del personal AVSEC, en cada aeropuerto. De igual manera mantener en óptimas condiciones las infraestructuras de protección y seguridad de los aeropuertos.

4. Proveer la estructura física y equipo general para el funcionamiento del COE/CCI.

5. Remitir al CESAC para fines de aprobación 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 PNSAC, y se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos, antes de su ejecución con el propósito de estudiar la factibilidad en el aspecto de seguridad y recursos humanos disponibles.
6. **(OACI/A-17 N. 3.2.4)**

6. Mantener actualizados los planos generales y de las edificaciones de los aeropuertos.

7. Establecer zonas seguras para almacenamiento de equipajes, donde puedan guardarse el equipaje extraviado y el equipaje no identificado, hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo conforme al procedimiento establecido para tales fines.

8. Proporcionar mensualmente al Director de Seguridad del Aeropuerto, una lista actualizada de los carnés y marbetes emitidos, cancelados y extraviados al igual que la denegación de acceso a la zona de seguridad restringida, esta última con fotografías de las personas a las que se les niegue el acceso a las zonas de seguridad restringida.

9. Solicitar al CESAC a través del Director de Seguridad del Aeropuerto, la aprobación de la instalación de equipos de seguridad para inspección, vigilancia y supervisión en la zona de seguridad restringida y parte pública.

10. Examinar, actualizar y someter el Reglamento de Control de Acceso e Identificación de Aeropuertos (RCAI), ante el CESAC, escrito en idioma español, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el apéndice 29 (Modelo Esquemático de los Reglamentos de Control de Acceso e Identificación de Aeropuertos), cada veinticuatro (24) meses, para su revisión y aprobación. El mismo será aprobado mediante Directiva de Seguridad.

11. Cooperar con el Ministerio de Salud Pública con los recursos médicos que pudieran ser requeridos antes situaciones de crisis.

12. Colocar a requerimiento del CESAC, los letreros de avisos de seguridad en los controles de accesos y puntos de inspección y otras áreas sensitivas del aeropuerto, así como la publicación de información sobre seguridad, a los fines de que los pasajeros, tripulación, empleados y público en general estén informados sobre los procedimientos de seguridad que se aplican.

13. Elaborar y remitir al Director de Seguridad del CESAC en el aeropuerto, calendarios o programación anual de mantenimiento preventivos relacionado a los equipos de seguridad tecnológicos, perímetro, así como cualquier infraestructura de interés para la seguridad de la aviación civil.

14. Asignar un representante ante la comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

4.22 EXPLOTADORES DE AERONAVES.

4.22.1 NACIONALES.

1. Establecer, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad para Explotadores de Aeronaves, por escrito en idioma español, que cumpla con los requisitos del PNSAC, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 2 (Modelo de Programa de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves) del PNSAC. El mismo será sometido al CESAC para su aprobación cada veinticuatro (24) meses. **(OACI/A-17 N. 3.3.1)**

2. Dicho programa de seguridad deberá actualizarse ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil en el área de su competencia, o la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, a fin de que cumpla con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y el PSA correspondiente.

3. Designar un encargado de seguridad para cada aeropuerto donde opere, que se encargará de coordinar y supervisar que se apliquen las medidas, técnicas y procedimientos de seguridad.

4. Establecer programas de instrucción y capacitación para sus empleados y miembros de tripulaciones, atinentes a la implementación de las medidas, técnicas y procedimientos de seguridad preventivos, correspondientes a los pasajeros, equipajes, cargas, correo, equipo, repuestos y suministro, de conformidad a las normas AVSEC.

5. Disponer a requerimiento del CESAC de una lista de verificación de los pasajeros a bordo, donde conste la forma en que adquirieron los boletos aéreos, la procedencia, nacionalidad, trayectoria y destino final de dichos pasajeros.

6. Solicitar al CESAC la aprobación para la implementación de inspecciones secundarias o la instalación de equipos de seguridad de inspección, vigilancia y supervisión.

7. Asegurar que el personal que realiza funciones de seguridad de la aviación civil que labora bajo su responsabilidad, esté certificado por el CESAC.

8. Suministrar al Director de Seguridad del CESAC en el aeropuerto, toda información relativa al transporte de armas de fuego, declarada en el país de origen que tenga como destino final o tránsito los aeropuertos de la República Dominicana.

4.22.2 EXTRANJEROS.

1. Los explotadores de transporte aéreo comercial extranjero que brinden servicios hacia y desde la República Dominicana, deben establecer, aplicar y mantener procedimientos de seguridad suplementarios en idioma español, que cumplan con los requisitos del PNSAC, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 2A (Modelo de Procedimientos de los Explotadores de Aeronaves Extranjeros), de este documento. Los mismos serán sometidos al CESAC para su aprobación cada veinticuatro (24) meses. **(OACI/A-17 N3.3.2)**

2. Los explotadores de transporte aéreo comercial extranjero, deben cumplir con los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8, de la subsección 4.22.1, de este documento.

4.23 CONSIGNATARIOS DE AERONAVES.

1. Los consignatarios de aeronaves, deben establecer, aplicar y mantener procedimientos de seguridad suplementarios en idioma español, que cumplan con los requisitos del PNSAC, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 2A (Modelo de Procedimientos de los Explotadores de Aeronaves Extranjeros), de este documento. Los mismos serán sometidos al CESAC para su aprobación cada veinticuatro (24) meses.

2. Los explotadores de transporte aéreo comercial extranjero, deben cumplir con los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8, de la Subsección 4.22.1, de este documento.

4.24 EMPRESAS DE SUMINISTROS Y APROVISIONAMIENTO.

1. Someter un programa de seguridad ante el CESAC, escrito en idioma español, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 3 (Modelo Programa de Seguridad de las Provisiones, Suministros y Piezas de Repuestos de Aeronaves) del PNSAC, para su revisión y aprobación. El mismo será aprobado mediante Directiva de Seguridad, la cual tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses.

1.1 Dicho programa de seguridad deberá actualizarse ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil en el área de su competencia, o la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, a fin de que cumpla con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y el PSA correspondiente.

2. Asegurar que el personal que realiza funciones de seguridad de la aviación civil que labora bajo su responsabilidad, esté certificado por el CESAC.

3. Nombrar una persona competente en los diferentes lugares donde se realicen operaciones de aprovisionamiento y ésta debe recibir instrucción adecuada en cada lugar o centro, con la responsabilidad general de asegurar que se apliquen todos los procedimientos de seguridad.

4. Proteger en todo momento las instalaciones y las operaciones de aprovisionamiento y suministros contra interferencia no autorizada.

4.25 PROVEEDORES DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.

1. Deben estar acreditados y certificados debidamente por el CESAC.

2. Cumplir todas las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil que emanen de los DSAC, que sean de su competencia.

3. Someter un programa de seguridad ante el CESAC, escrito en idioma español, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 4 (Modelo del Programa de Seguridad de Proveedores de Servicio Privados de Seguridad de la Aviación Civil) del PNSAC, para su revisión y aprobación. El mismo será aprobado mediante Directiva de Seguridad, la cual tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses.

4. Dicho programa de seguridad deberá actualizarse ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil en el área de su competencia, o la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, a fin de que cumpla con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y el PSA correspondiente.

5. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

6. Asegurar que el personal que realiza funciones de seguridad de la aviación civil, sea certificado por el CESAC.

7. Nombrar un responsable de seguridad en cada terminal aeroportuaria, donde realicen operaciones, que garantice el cumplimiento de las normas, métodos y procedimientos establecidos en su programa de seguridad.

8. Proteger en todo momento las instalaciones y las operaciones contra interferencia no autorizada.

4.26 PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA.

1. Cumplir todas las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil que emanen de los DSAC, que sean de su competencia.

2. Someter un programa de seguridad ante el CESAC, escrito en idioma español, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 5 (Modelo Programa de Seguridad de Proveedores de Servicio Carga Aérea) de PNSAC, para su revisión y aprobación. El mismo será aprobado mediante Directiva de Seguridad, la cual tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses.

   2.1 Dicho programa de seguridad deberá actualizarse ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil en el área de su competencia, o la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, a fin de que cumpla con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y el PSA correspondiente.

3. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

4. Asegurar que el personal que realiza funciones de seguridad de la aviación civil, sea certificado por el CESAC.

5. Nombrar una persona idónea, competente y capacitada en los diferentes lugares donde se realicen operaciones y ésta debe recibir instrucción adecuada en cada lugar o centro, con la responsabilidad general de asegurar que se apliquen todos los procedimientos de seguridad.

6. Proteger en todo momento las instalaciones y las operaciones contra interferencia no autorizada.

4.27 EMPRESAS MANEJADORAS DE CORREO, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA Y PAQUETES.

1. Someter un programa de seguridad ante el CESAC, escrito en idioma español, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 6 (Modelo Programa de Seguridad de Empresas Manejadoras de Correo, Encomiendas de Mensajería y Paquetes) del PNSAC, para su revisión y aprobación. El mismo será aprobado mediante Directiva de Seguridad, la cual tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses.

   1.1 Dicho programa de seguridad deberá actualizarse ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil en el área de su competencia, o la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, a fin de que cumpla con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y el PSA correspondiente.

2. Cumplir todas las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil que emanen de los DSAC, que sean de su competencia.

3. Establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad escrito, en idioma español, que cumpla con los requisitos del PNSAC.

4. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

5. Asegurar que el personal que realiza funciones de seguridad de la aviación civil, sea certificado por el CESAC.

6. Nombrar un responsable de seguridad en cada terminal aeroportuaria, donde realicen operaciones, que garantice el cumplimiento de las normas, métodos y procedimientos establecidos en su programa de seguridad.

7. Proteger en todo momento las instalaciones y las operaciones contra interferencia no autorizada.

4.28 PROVEEDORES DE SERVICIOS EN TIERRA.

1. Someter un programa de seguridad ante el CESAC, escrito en idioma español, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 8 (Modelo Programa de Seguridad para Proveedores de Servicios en Aeropuerto) del PNSAC, para su revisión y aprobación. El mismo será aprobado mediante Directiva de Seguridad, la cual tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses.

1.1 Dicho programa de seguridad deberá actualizarse ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil en el área de su competencia, o la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, a fin de que cumpla con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y el PSA correspondiente.

2. Cumplir todas las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil que emanen de los DSAC, que sean de su competencia.

3. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

4. Asegurar que el personal que realiza funciones de seguridad de la aviación civil, sea certificado por el CESAC.

5. Nombrar un responsable de seguridad en cada terminal aeroportuaria, donde realicen operaciones, que garantice el cumplimiento de las normas, métodos y procedimientos establecidos en su programa de seguridad.

6. Proteger en todo momento las instalaciones y las operaciones contra interferencia no autorizada.

4.29 ARRENDATARIOS EN AEROPUERTOS.

4.29.1 Los Arrendatarios en Aeropuertos, que desarrollen sus actividades comerciales dentro de la zona de seguridad restringida, especialmente en las terminales del aeropuerto, y que por la naturaleza de la labor que realizan, tipo de artículos o herramientas a utilizar para el desempeño de su labor, pudieran impactar de manera negativa la seguridad de la aviación civil, deberán cumplir con lo siguiente:

1. Someter un programa de seguridad ante el CESAC, escrito en idioma español, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 7 (Modelo Programa de Seguridad de Arrendatarios en Aeropuertos) del PNSAC, para su revisión y aprobación. El mismo será aprobado mediante Directiva de Seguridad, la cual tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses.

1.1 Dicho programa de seguridad deberá actualizarse ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil en el área de su competencia, o la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, a fin de que cumpla con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y el PSA correspondiente.

2. Cumplir todas las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil que emanen de los DSAC, que sean de su competencia.

3. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

4. Asegurar que el personal que realiza funciones de seguridad de la aviación civil, sea certificado por el CESAC.

5. Nombrar un responsable de seguridad en cada terminal aeroportuaria, donde realicen operaciones, que garantice el cumplimiento de las normas, métodos y procedimientos establecidos en su programa de seguridad.

6. Proteger en todo momento las instalaciones y las operaciones contra interferencia no autorizada.

7. Los artículos y herramientas referidos en la norma 4.29.1, son los cortantes, punzantes, contundentes, mercancías peligrosas, entre otros, los cuales pueden ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita en un aeropuerto, por lo que deben ser sometidos a controles de seguridad apropiados.

4.30 PROVEEDORES DE SERVICIOS EN AEROPUERTOS.

4.30.1 Los Proveedores de Servicios en Aeropuertos, que proporcionan servicios a los explotadores de aeronaves o sus representantes y a la aviación general, tales como: limpieza de aeronaves, despacho en los mostradores, manipulación de equipaje, aprovisionamiento a bordo de la aeronave, Operador de Base Fija, entre otros, para su desempeño en las diferentes terminales aeroportuarias, deberán cumplir con lo siguiente:

1. Someter un programa de seguridad ante el CESAC, escrito en idioma español, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 8 (Modelo Programa de Seguridad para Proveedores de Servicios en Aeropuertos) del PNSAC, para su revisión y aprobación. El mismo será aprobado mediante Directiva de Seguridad, la cual tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses.

1.1 Dicho programa de seguridad deberá actualizarse ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil en el área de su competencia, o la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, a fin de que cumpla con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y el PSA correspondiente.

2. Cumplir todas las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil que emanen de los DSAC, que sean de su competencia.

3. Brindar apoyo cuando le sea requerido por la autoridad competente ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

4. Asegurar que el personal que realiza funciones de seguridad de la aviación civil, sea certificado por el CESAC.

5. Nombrar un responsable de seguridad en cada terminal aeroportuaria, donde realicen operaciones, que garantice el cumplimiento de las normas, métodos y procedimientos establecidos en su programa de seguridad.

4.30.2 Las entidades que ostenten doble condición de proveedor de servicios en aeropuerto, deberán someter ante el CESAC para su revisión y aprobación y mantener actualizado un programa de seguridad, escrito en idioma español, elaborado de acuerdo al modelo figurado en el Apéndice 8 (Modelo Programa de Seguridad de Proveedores de Servicio en Aeropuertos) del PNSAC.

4.30.3 El Programa de Seguridad será aprobado mediante Directiva de Seguridad, la cual tendrá una vigencia de veinticuatro (24) meses.

4.30.4 El Programa de Seguridad deberá actualizarse ante una amenaza a la seguridad de la aviación civil en el área de su competencia, o la ocurrencia de actos de interferencia ilícita o nuevas ediciones de los documentos relacionados en materia de seguridad de la aviación civil, a fin de que cumpla con las normativas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC, PNISAC, PNCCSAC y el PSA correspondiente.

4.31 CENTRO NACIONAL DE CIBERSEGURIDAD (CNCS).

1. Diseñar las políticas de Ciberseguridad en el sector de la aviación civil.

2. Evaluar el nivel de madurez de Ciberseguridad del sector de la aviación civil.

3. Identificar las infraestructuras critica del sector de la aviación civil.

4. Establecer los criterios que determinen el grado de criticidad de la infraestructura del sector de la aviación civil.

5. Definir el protocolo de activación y acción de los organismos de respuesta frente a los incidentes de Ciberseguridad de la aviación civil.

6. Crear el plan de ejercicios de simulación de incidentes de la aviación civil.

4.32 LOS EXPLOTADORES U OPERADORES DE AEROPUERTOS, EXPLOTADORES DE AERONAVES, CONSIGNATARIOS DE AERONAVES, PROVEEDORES DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA, EMPRESAS MANEJADORAS DE CORREO, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA Y PAQUETES, ARRENDATARIOS EN AEROPUERTOS, PROVEEDORES DE SERVICIOS EN AEROPUERTOS Y LAS DEPENDENCIAS DEL ESTADO, DEBERÁN CUMPLIR CON LO SIGUIENTE:

1. Identificar las amenazas y los riesgos de posibles incidentes de ciberseguridad en las operaciones y los sistemas críticos de la aviación civil y las graves consecuencias que pueden resultar de tales incidentes;

2. Definir las responsabilidades y roles del personal que gestiona la ciberseguridad e implementar sus estrategias de protección de los activos informáticos de manera interna, en procura de gestionar de manera oportuna los incidentes de seguridad.

3. Fomentar una interpretación común entre las entidades y partes interesadas de las ciberamenazas y riesgos y la formulación de criterios comunes para determinar cuáles bienes y sistemas son de carácter crítico y es preciso protegerlos;

4. Fomentar la coordinación entre las entidades y partes interesadas con respecto a las estrategias, políticas y planes de ciberseguridad de la aviación, así como el intercambio de información para ayudar a identificar las vulnerabilidades críticas que sea necesario resolver;

5. Adoptar un enfoque flexible y basado en el riesgo para proteger los sistemas de aviación críticos mediante la implantación de sistemas de gestión de la ciberseguridad;

6. Fomentar una sólida cultura en las entidades y partes interesadas, de la ciberseguridad en todos los aspectos al interior de los organismos nacionales y en todo el sector de la aviación;

7. Determinar las consecuencias jurídicas de los actos que comprometen la seguridad operacional de la aviación explotando vulnerabilidades cibernéticas;

8. Promover la elaboración y aplicación de normas internacionales, estrategias y mejores prácticas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones que se usan en la aviación civil de interferencias que puedan atentar contra la seguridad operacional de la aviación civil;

9. Establecer políticas y destinar recursos cuando sea necesario para garantizar que los sistemas de aviación críticos tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que sean resilientes; que tengan métodos seguros de transferencia de datos que garanticen su integridad y confidencialidad; que tengan métodos de vigilancia, detección y notificación de incidentes y que se lleven a cabo análisis forenses de los incidentes;

10. Adoptar los reglamentos, normativas, directivas y políticas, de ciberseguridad que emanen de la entidad competente del estado dominicano en seguridad de la aviación civil; con un enfoque abarcador, transversal y funcional que integre la protección la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás disciplinas pertinentes.

11. Reportar de manera oportuna los incidentes de seguridad de acuerdo a la Guía de Identificación & Reporte de Incidentes Cibernéticos del Centro Nacional de Respuesta a Incidentes Cibernéticos de la República Dominicana (CSIRT-RD) ente del Centro Nacional de Ciberseguridad (CNCS).

4.33 DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO (DA).

1. Asignar un representante ante la Comisión permanente de estudio e implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP).

2. Como órgano permanente de la Comisión Aeroportuaria, implementar las disposiciones emanadas de ésta, relativas a gestionar por ante los Explotadores u Operadores de Aeropuertos Concesionados y privados, la adquisición y actualización de sistemas de equipos de seguridad eficientes, para suplir las necesidades identificadas por el CESAC.

3. Cooperar con la capacitación y entrenamiento del personal AVSEC, infraestructura, equipos y todo lo pertinente para garantizar la eficiencia de la aplicación de los procedimientos y las normas de seguridad establecidas o por implementar.

4. Cumplir todas las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil que emanen del CONASAC.

5. Brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

6. Proveer la estructura física, con las condiciones requeridas para poder cumplir con los procedimientos de seguridad. Asimismo, las instalaciones adecuadas para oficinas, alojamiento e instrucción del personal AVSEC, en cada aeropuerto bajo su responsabilidad.

7. Mantener actualizados los planos generales y de las edificaciones de los aeropuertos bajo su responsabilidad.

CAPÍTULO 5

COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES.

5.1 COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONASAC).

5.1.1 El CONASAC es el órgano colegiado interinstitucional del Estado, responsable de prestar el apoyo requerido por la autoridad competente en asuntos derivados de la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como la coordinación, al más alto nivel, con los organismos involucrados en la aplicación y cumplimiento de medidas de seguridad en él contenidas.

5.1.2 Tendrá la función de coordinar las actividades en materia de seguridad entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. **(OACI/A17N-3.1.7)**

5.1.3 Integración del CONASAC. El CONASAC está integrado por los siguientes miembros:

1. Son Miembros Titulares:

a) El Ministro de Defensa.

b) El Comandante General de la Fuerza Aérea de República Dominicana.

c) El Director General de la Policía Nacional.

d) El Presidente de la Junta de Aviación Civil.

e) El Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil.

f) El Director General del CESAC.

g) El Presidente de la Dirección Nacional de Control de Drogas.

h) El Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario.

i) El Director General de Aduanas.

j) El Director General de Migración.

k) El Director del Departamento Nacional de Investigaciones.

l) Un representante de los Operadores de Aeropuertos Concesionados del país.

m) Un representante de los Operadores de Aeropuertos Privados del país.

n) Un experto en seguridad de la aviación civil designado por el Presidente de la República.

o) Un representante de la Asociación de las Líneas Aéreas (ALA), designado oficialmente por dicha asociación.

2. Son Miembros Auxiliares:

a) El Ministro de Relaciones Exteriores.

b) El Ministro de Turismo.

c) El Ministro de Agricultura.

d) El Director de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

e) El Director de Pasaportes.

f) El Director del Instituto Postal Dominicano (INPOSDOM).

5.1.3.1 El Ministro de Defensa es el Presidente del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC).

5.1.3.2 Los miembros auxiliares son convocados por el Presidente del CONASAC, para participar en las reuniones en las cuales se traten asuntos relacionados con sus respectivas competencias, con derecho a voz y voto.

5.1.3.3 El Presidente, los demás miembros titulares y auxiliares del CONASAC podrán hacerse representar por un funcionario de su institución, de jerarquía inmediatamente inferior.

5.1.3.4 El Secretario del CONASAC es el Director Jurídico del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, quien debe participar en las reuniones con voz, pero sin voto.

5.1.4 Composición de Pleno.

5.1.4.1 Componen el Pleno del CONASAC: El Presidente, los miembros titulares y el secretario. Se reúnen en sesión ordinaria una vez cada seis meses, y en sesión extraordinaria cuando sea convocada por el Presidente a iniciativa propia o, a solicitud del Director General del CESAC o, a solicitud de un tercio de los miembros titulares.

5.1.4.2 El CONASAC puede constituir comisiones y grupos de trabajo especializados para el estudio de asuntos concretos, en la forma que establezca el Pleno del CONASAC.

5.1.4.3 Las comisiones y grupos de trabajo tienen la consideración de órganos de trabajo del CONASAC y están integrados por los representantes que designen las instituciones u organismos que conforman dicho Comité Nacional, los cuales serán presididos por el miembro designado por el Pleno.

5.1.4.4 Los informes, estudios o propuestas elaborados por las comisiones y grupos de trabajo no tendrán carácter vinculante y se elevarán al Pleno para conocimiento y decisión.

5.1.5 Atribuciones del CONASAC.

Son atribuciones del CONASAC las siguientes:

a) Informar al Presidente de la República, sobre la implementación y resultados de las políticas y estrategias en materia de seguridad aeroportuaria y de la Aviación Civil y recomendarle las medidas que sean de su alta competencia.

b) Coordinar, al más alto nivel, las actividades en materia de seguridad entre los diferentes departamentos, agencias, y otros órganos de Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves y de otras entidades involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, o de las que se requiera la ejecución de alguna medida, obra o trabajo que contribuyan a mejorar los aspectos de seguridad en armonía con los de facilitación.

c) Aprobar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), propuesto por el CESAC.

d) Disponer las medidas de coordinación para la eficaz actuación de las autoridades civiles, militares, policiales y de los organismos de seguridad del Estado, que forman parte del sistema de seguridad de la aviación civil, para la prevención de riesgos en la materia.

e) Coordinar las medidas de seguridad de la parte pública de los aeropuertos, identificando los problemas relativos a la seguridad de la misma, examinando la documentación en que se establezcan dichas medidas.

f) Aprobar los cobros a los usuarios que se establezcan para cubrir los costos de los servicios de instrucción, acreditación, certificación y anti-doping.

g) Asesorar al CESAC en sus funciones con relación a las medidas de seguridad de la aviación necesarias para hacer frente a las amenazas para la aviación civil, sus instalaciones y sus servicios.

h) Mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificar estas medidas como resultado de información sobre nuevas amenazas, evolución de la tecnología y las técnicas de seguridad de la aviación y otros factores.

i) Asumir la responsabilidad de manejar los eventos que representen actos de interferencia ilícita que tengan carácter nacional, actuando en calidad de Centro Nacional de Coordinación y Control (CNCC).

j) Cualquier otra función que le sea atribuida mediante la Ley 188-11 o cualquier otra disposición legal.

5.2 COMITÉ DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO.

5.2.1 En cada aeropuerto se establecerá un CSA, el cual será presidido por el Director de Seguridad del Aeropuerto. El objetivo principal del comité será proporcionar asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad en el aeropuerto.

5.2.2 Entre las atribuciones del comité de seguridad de aeropuerto se encuentran las siguientes responsabilidades:

a) Coordinar la aplicación del PNSAC y PSA.

b) Asegurar que las medidas y procedimientos de seguridad para afrontar amenazas estén en constante revisión, prevenir situaciones normales y contingencias para períodos de alarma, situaciones climatológicas y de emergencia.

c) Cooperar con el CESAC para la realización de estudios, inspecciones, auditorías y pruebas de seguridad a intervalos regulares.

d) Remitir al Director General del CESAC las actas del CSA.

e) Recomendar las disposiciones necesarias para la formación e instrucción del personal del aeropuerto y otros miembros del personal en materia de seguridad.

f) Recomendar que en los planes de ampliación de los aeropuertos se incluyan las modificaciones que hayan de incorporarse a los sistemas y equipos de control de los aeropuertos.

g) Coordinar las medidas de seguridad de la parte pública de los aeropuertos, identificando los problemas relativos a la seguridad de la misma, examinando la documentación en que se establezcan dichas medidas.

5.2.3 En los PSA se establecerá la composición del CSA, frecuencias y lugar de las reuniones, redacción y distribución de las actas, entre otras cosas.

5.3 RELACIÓN CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA INFORMACIÓN.

5.3.1 El Director General del CESAC o la persona designada por éste y el Director de Relaciones Públicas de este organismo, son el canal oficial para suministrar las informaciones pertinentes en materia de seguridad de la aviación civil, a los medios de comunicación que lo requieran, así como también a los Explotadores u Operadores de Aeropuertos y otras entidades o personas interesadas, tanto en situaciones normales como en contingencias.

5.3.2 La información y documentación de seguridad de la aviación civil distribuida a los explotadores de aeropuertos y aeronaves y cualquier otra entidad o persona que incida en las operaciones aeroportuarias y de la aviación civil, deberán ser protegidas para que las mismas no sean manipuladas y divulgadas indebidamente.

5.3.3 El Estado Dominicano pondrá a disposición de otros estados contratantes, previa solicitud, una versión por escrito de las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. **(OACI/A-17 MR-2.4.8)**

5.3.4 El CESAC se asegurará que se otorgue protección adecuada a la información delicada de seguridad de la aviación y gestionará el intercambio y la eliminación de la misma. **(OACI/A17. 2.1.4)**

5.3.5 Los documentos de la aviación civil que se consideran información delicada de seguridad son los siguientes:

Programas de Seguridad de Aeropuerto (PSA),
Programas de Seguridad de Explotadores de Aeronaves (PSEA),
Programas de Seguridad de las Provisiones, Suministros y Piezas de Repuesto de Aeronaves,
Programas de Seguridad de Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil,
Programas de Seguridad de los Proveedores de Servicios de Carga Aérea,
Programas de Seguridad de Empresas Manejadoras de Correo, Encomiendas de Mensajería y Paquetes,
Programas de Seguridad de Arrendatarios en Aeropuertos,
Programas de Seguridad para Proveedores de Servicios en Aeropuertos,
Resultados de las actividades de control de calidad,
Directivas de Seguridad,
Información de amenazas y evaluaciones del riesgo,
Información sobre incidentes de seguridad.
Imágenes y videos que muestren puntos de control, equipos de seguridad, accesos a las Zonas de Seguridad Restringidas y otras áreas que pudieran exponer vulnerabilidades de seguridad de la aviación; y funcionalidad del equipo de seguridad, incluyendo capacidad de detección, ajustes de calibración, software, etc.

5.4 COMUNICACIÓN Y COOPERACIÓN CON OTROS ESTADOS.

a) La República Dominicana a través del CESAC 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. En los casos que se reciba alguna solicitud de un Estado contratante en relación con el intercambio de información relativa a dichos programas, las mismas serán evaluadas por el CESAC y los resultados serán notificados al Estado solicitante. **(OACI/A-17 N2.4.3)**

b) La República Dominicana a través del CESAC, considerará cuando sea conveniente concertar arreglos colaborativos con otros Estados, a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad. Los arreglos deberían basarse en la verificación de la equivalencia de los resultados de seguridad de la aviación que se obtienen con la aplicación de controles de seguridad efectivos en el origen. **(OACI/A-17 MR 2.4.9)**

5.4.1 MEDIDAS ESPECIALES DE SEGURIDAD.

5.4.1.1 El Estado que solicite a la República Dominicana medidas de seguridad adicionales para uno o varios vuelos específicos, hará las consultas que correspondan y considerará las medidas alternativas de dicho estado que sean equivalentes a las solicitadas. **(OACI/A-17 N. 2.4.1)**

5.4.1.2 La República Dominicana a través del CESAC asegurará que se satisfagan en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen 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)**

5.4.1.3 Las medidas de seguridad especiales solicitadas por un Estado, serán examinadas por el CESAC y los resultados serán notificados al Estado solicitante.

5.4.1.4 En caso de que la aplicación de la medida de seguridad adicional solicitada en la normativa **5.4.1.2**, requiera costos adicionales, los mismos correrán a cuenta del Estado solicitante.

5.4.2 INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS.

5.4.2.1 La República Dominicana a través del CESAC establecerá y aplicará procedimiento 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)**

5.4.2.1.1 El Director General del CESAC, cuando disponga de información confidencial sobre amenaza contra intereses de la Aviación Civil de otro Estado, notificará dicha situación, a las autoridades correspondientes vía el Ministerio de Defensa o de la manera más expedita posible.

5.4.2.2 El CESAC establecerá y aplicará procedimientos adecuados para proteger y tratar la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información. **(OACI/A-17.N. 2.4.5).**

5.4.3 ACUERDOS BILATERALES Y MULTILATERALES.

5.4.3.1 El CESAC con autorización del Poder Ejecutivo o el Ministerio de Relaciones Exteriores, vía el Ministerio de Defensa, podrá realizar convenios con otros organismos internacionales destinados a la seguridad de la aviación civil; con fines de cooperación, reciprocidad y ayuda mutua para eficientizar y facilitar el cumplimiento de la misión encomendada. **(OACI/A17- MR. 2.4.7)**

5.5 COMUNICACIÓN CON LA OACI.

5.5.1 El CESAC mantendrá una comunicación constante y directa con la OACI, respecto a las necesidades del sistema de seguridad de la aviación civil de la República Dominicana, inclusive en cuanto a instrucción y otros aspectos de asistencia técnica.

5.5.2 La República Dominicana cuando se encuentre afectada por un acto de interferencia ilícita, a través del CESAC 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)**

5.5.3 El CESAC notificará a la OACI, toda diferencia identificada en el proceso de enmienda con respecto a las normas del Anexo 17 (Ver Apéndice 17, Procedimiento de Notificación de Cumplimiento o Diferencias con respecto al Anexo 17 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional).

CAPÍTULO 6

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

6.1 GENERALIDADES.

6.1.1 El CESAC adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, 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)**

6.1.2 El CESAC para evitar la intrusión por cualquier medio a la zona de seguridad restringida del aeropuerto y a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, de sustancias o artículos, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo ingreso, transporte o tenencia no estén autorizados, realizará inspecciones y decomisos, supervisará los sistemas de permisos, identificará zonas de seguridad restringidas, implementará escoltas y patrullas, verificará la protección de vallados, muros y todas las medidas o sistemas que permitan cumplir con este objetivo.

6.1.3 El CESAC dispondrá que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia y demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos. **(OACI/A-17 MR-2.3)**

6.1.4 El CESAC dispondrá el uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar medidas de seguridad de la aviación, según corresponda. **(OACI/A-17 N-4.1.2)**

6.1.5 El CESAC considerará la integración de la detección del comportamiento en sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación. **(OACI/A-17 MR 4.1.4)**

6.1.6 Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos u otras entidades involucradas, instalarán letreros de aviso de seguridad de la aviación civil en los controles de accesos, puestos de inspección de pasajeros, empleados, tripulación, así como también, en la parte pública de la terminal de pasajeros, u otras áreas de interés a la seguridad, según corresponda con el objetivo de orientar y mantener informados a los usuarios sobre los procedimientos y medidas de seguridad implementados.

6.2 PROCEDIMIENTOS DE MEDIDAS DE SEGURIDAD INMEDIATAS, CUANDO SE IDENTIFIQUE UNA DEFICIENCIA DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO.

1) El CESAC al momento de identificar alguna deficiencia en materia de seguridad en el aeropuerto, debe tomar medidas inmediatas, a fin de poder controlar la situación hasta tanto la misma sea subsanada definitivamente.

2) El Director de Seguridad del Aeropuerto, conjuntamente con el Subdirector de Operaciones de Seguridad de Aeropuerto, en coordinación con las instituciones o entidades involucradas, deben realizar estudios de seguridad en el aeropuerto para de esta forma poder identificar el alcance de las deficiencias encontradas, debiendo recomendar posibles soluciones.

3) El Director de Seguridad del Aeropuerto, enviará al Director General del CESAC por la vía más expedita posible, los resultados del referido estudio, quien confirmará, negará o enmendará las soluciones planteadas.

4) De ser aprobadas o enmendadas las soluciones planteadas por el Director de Seguridad del Aeropuerto, estas serán aplicadas inmediatamente y se mantendrá un monitoreo de la misma; de no ser aprobadas, dicho director debe recomendar otras medidas que sean factibles de acuerdo al riesgo identificado.

5) Establecer los controles de seguridad necesarios en aquellas áreas vulnerables del aeropuerto, donde fue identificada la deficiencia.

6) Mantener un registro cronológico de los resultados de las auditorías, inspecciones, estudios, seguimientos de seguridad y ejercicios o juego de mesas que se hayan aplicado al área que presente la (s) deficiencia (s) de seguridad, así como las soluciones que se adoptarán donde sean evaluadas las deficiencias de seguridad encontradas en el aeropuerto y de las posibles soluciones inmediatas, para de esta manera poder evaluar o evidenciar la aplicación definitiva de las mismas.

6.3 DESIGNACIÓN DE ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS.

6.3.1 El CESAC es responsable de establecer en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, zonas de seguridad restringidas, basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realicen. **(OACI/A-17 N.4.2.2)**

6.3.2 El CESAC se asegurará que se establezcan y apliquen sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se otorgará acceso únicamente a las personas que deban ingresar en dichas zonas por necesidad operacional u otro motivo legítimo. Se verificarán la identidad y autorización en los puestos 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)**

6.3.3 El CESAC, indicará a los Explotadores u Operadores de Aeropuertos, previa remisión de los planos correspondientes, la superficie y los límites de las zonas de seguridad restringida.

6.3.4 Las áreas designadas como zonas de seguridad restringidas en los aeropuertos estarán descritas en los programas de seguridad de aeropuertos y anexados los planos de lugar al referido documento.

6.3.5 Las zonas situadas fuera de los límites de los aeropuertos, designadas como zonas de seguridad restringidas, cuando correspondan, son las siguientes:

a) Emplazamiento radar ATC.

b) Emplazamiento de ayudas para la navegación (por ej., ILS, VOR, NDB).

c) Instalaciones de comunicaciones aeronáuticas.

d) Otras áreas que sean consideradas en los programas de seguridad de aeropuertos.

6.4 PROTECCIÓN DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

6.4.1 Estas zonas serán protegidas por medio de una combinación de medidas de protecciones físicas, recursos humanos y tecnológicos, para impedir el acceso no autorizado a las mismas.

6.4.2 Cada zona de seguridad restringida estará separada de las partes públicas por medio de una barrera física apropiada que será inspeccionada a intervalos irregulares.

6.4.3 Las zonas de acceso al público en general, las oficinas y establecimientos comerciales no podrán servir como miradores a los puntos de inspección de la terminal de pasajeros que comunica a las zonas de seguridad restringida del aeropuerto.

6.5 CONTROL DE ACCESO - REQUISITOS GENERALES.

6.5.1 El CESAC será el único responsable de controlar el acceso de las personas y vehículos a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, para evitar el ingreso de personas y vehículos no autorizados. **(OACI/A-17 N. 4.2.1)**

6.5.2 El acceso a las zonas de seguridad restringidas estará limitado a:

a) Pasajeros de buena fe, provistos de documentos de viaje legítimos, emitido por los explotadores de aeronaves y aceptados para viajes internacionales o nacionales con un transportista aéreo.

b) Personal provisto de un permiso o carné de identificación legítimo, otorgado por los Explotadores u Operadores de Aeropuertos y/o el CESAC, para ingresar a una zona de seguridad restringida.

c) Tripulaciones que cumplan con las disposiciones establecidas en la normativa **6.6.2** de este documento.

6.5.3 Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos no podrán otorgar permisos para el acceso de personas o vehículos a la parte aeronáutica o a las zonas de seguridad restringidas, sin contar con la debida autorización del CESAC.

6.5.4 En los PSA se indicarán los lugares autorizados de entrada a través de la barrera de la zona de seguridad restringida y las medidas para asegurarse de que ésta tiene la protección física adecuada.

6.5.5 El CESAC exigirá que los Explotadores u Operadores de Aeropuertos diseñen y construyan los medios materiales de seguridad acorde con las características detalladas más abajo:

a) Los requerimientos mínimos de una cerca, son los siguientes:

1. Debe tener una altura mínima de 2.44 m (8ft), añadiendo alambradas de púas, concertina o cortante inclinada. La instalación de la cerca debe ser sujetada enterrándola en un muro de guarda o base de hormigón armado, el terreno de la cerca debe despejarse y mantenerse libre de obstáculos a una distancia mínima de tres (3) metros, en el lado interno (zona de seguridad restringida) y un (1) metro, a lo externo de la cerca (parte pública), en caso de que hayan obstáculos y no se puedan eliminar, se construirá por encima de la altura mínima y se deberá elevar la cerca a un nivel superior.

2. En las zonas que no dispongan de una iluminación apropiada para el perímetro, deberán tomarse las medidas necesarias para la instalación de un sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV) o sistema de detección de intruso (IDS).

3. La patrulla de seguridad móvil se realizará de acuerdo al riesgo identificado en el aeropuerto y según los recursos disponibles. La frecuencia de esta patrulla deberá describirse en los PSA, y mantenerse registro de la misma.

4. Las cercas se le dará mantenimiento regularmente y se tomará en cuenta la facilidad de reemplazos en las secciones dañadas o en mal estado.

5. Se debe construir un camino apropiado para vehículos de patrullas a lo largo de la cerca en la zona de seguridad restringida. El camino debe estar debidamente drenado y mantenerse libre de obstáculos.

6. Los letreros de seguridad de la aviación deben ser colocados máximos a cien (100) metros de distancia uno del otro y /o su colocación se reducirá de acuerdo al riesgo identificado en el aeropuerto o la zona específica del perímetro.

b) Los requerimientos mínimos de un puesto de vigilancia: debe ser construido con un espacio acorde a la cantidad de personas a utilizarlas, resistente a la inclemencia del tiempo, iluminación apropiada interna y externa, sistema eléctrico (tomas corrientes e interruptor), e instalaciones sanitarias.

c) Los controles de accesos vehiculares deben ser construidos con la infraestructura apropiada para proteger al personal de seguridad y los visitantes contra las inclemencias del tiempo (alucinc con estructura metálica o concreto), con la finalidad de que le permitan realizar sus labores eficazmente.

6.5.6 El CESAC realizará de manera ordinaria y por lo menos una vez al año, una auditoría en un **100%** al sistema de permiso en los aeropuertos o cuando se requiera de acuerdo a una amenaza a la seguridad de la aviación civil.

6.5.7 El CESAC, establecerá un método de validación para la emisión de los carnés de acceso a los aeropuertos, a fin de garantizar que dichos carnés, cumplan con los requisitos exigidos en el PNSAC.

6.6 CONTROL DE ACCESO - PERSONAS.

6.6.1 Se permitirá a los pasajeros el acceso a las zonas de seguridad restringidas que estén designadas para su uso durante el procedimiento de embarque, siempre que estén provistos y presenten para su inspección:

a) Documentos de viajes auténticos y válidos tales como: pasaportes en cualquiera de sus categorías, carta de ruta o salvoconductos, documentos de viajes para refugiados emitidos por su país de origen.

b) Una tarjeta de embarque que coincida con los datos del pasaporte del pasajero y la fecha del día, otorgada por un transportista aéreo.

6.6.2 Los requerimientos para la tripulación acceder a la parte aeronáutica de un aeropuerto, salvo la implementación de tecnología que los valide, son los siguientes:

a) Tripulaciones de vuelos comerciales internacionales, son:

1. Carné de identificación de la compañía.
2. Declaración general (presentada por éste o previamente enviada por su compañía).
3. Uniforme.
4. Pasaporte.

b) Tripulación de vuelo comercial local, son:

1. Licencia aeronáutica.
2. Certificado médico.
3. Carné de identificación de la compañía.
4. Formulario para registro de pilotos y pasajeros de vuelos locales.
5. Uniforme.
6. Autenticar la aeronave en plataforma.

c) Tripulación de vuelo de aviación general local, son:

1. Licencia aeronáutica.
2. Certificado médico.

3. Autenticar la aeronave en plataforma.

4. Formulario para registro de pilotos y pasajeros de vuelos locales, debidamente llenado y firmado.

d) Tripulación de vuelo de aviación general internacional, son:

1. Licencia aeronáutica.
2. Certificado médico.
3. Declaración general.
4. Pasaporte.
5. Autenticar la aeronave en plataforma.

e) Estudiantes pilotos, son:

1. Licencia aeronáutica.
2. Certificado médico.
3. Carné de identificación de la escuela de piloto y acompañado de su instructor (con los mismos requerimientos, además de la licencia aeronáutica de instructor) y autenticar la aeronave en plataforma.

f) El carné de identificación de las escuelas de pilotos y las de tripulación de los explotadores de aeronaves de vuelos comerciales nacionales e internacionales deberán tener como mínimo:

1. Nombre y firma del titular.
2. Una fotografía del titular.
3. Fecha de expedición/expiración.
4. Empresa o institución expedidora.
5. Número de la identificación.
6. Indicativo de tripulante.

g) Los tripulantes de los vuelos comerciales sin uniformes o que no estén de servicio o no puedan justificar su ingreso no podrán acceder a la zona de seguridad restringida, no siendo válidos para ingresos a estas áreas, carné de identificación expedidas por los explotadores de aeronaves o las licencias aeronáuticas. Solamente con el carné de identificación del aeropuerto de que se trate.

h) Los pilotos y estudiantes de pilotos, mientras permanezcan en las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, deberán portar en todo momento la licencia aeronáutica.

i) El Formulario para Registro de Pilotos y Pasajeros de Vuelos Locales, deberá presentarse lleno y de manera legible en los puestos de control de seguridad y será firmado en presencia del agente AVSEC por los pilotos, para los vuelos locales (comerciales y aviación general). Ver Apéndice 18.

6.6.3 En todos los aeropuertos se emitirá un carné de identificación de aeropuerto a todas las personas que ejerzan funciones o trabajen tanto en la parte pública como en la parte aeronáutica, la cual tendrá una duración máxima de doce (12) meses. Este carné de identificación aeroportuaria no será válido para otros aeropuertos, con la excepción de aquellas personas empleadas de empresas que tengan bajo su administración más de un aeropuerto, y que en función de sus necesidades requieran acceso de manera constante a los mismos.

6.6.4 Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos expedirán los carnés de identificación aeroportuaria temporales, tales como los expedidos a trabajadores transitorios, los cuales serán emitidos por un término máximo de (15) quince días, adjuntado a una plantilla que contenga los datos del portador.

6.6.5 La expedición de los carnés de identificación de aeropuerto permanente será responsabilidad de los Explotadores u Operadores de Aeropuertos, siendo necesario que pongan a disposición del CESAC toda la información actualizada, y de manera permanente, relativa a los carnés emitidos. Ningún Explotador u Operador de Aeropuerto podrá emitir carnés de identificación aeroportuaria sin autorización previa del CESAC, exigiendo que en la confección de las mismas se incluyan indicadores que confirme que la misma cuenta con la autorización de este organismo.

6.6.6 Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos incorporarán los elementos de seguridad en el diseño y contenido de los carnés de identificación de aeropuerto, los cuales contendrán como mínimo lo siguiente:

1) Nombre del titular.

2) Una fotografía del titular.

3) Fecha de expiración.

4) Zonas del aeropuerto para las cuales es válido el permiso.

5) Empresa o institución para la cual labora.

6) Nombre o siglas del aeropuerto.

6.6.7 Los requisitos y procedimientos para la expedición o renovación de los carnés de identificación de aeropuerto para el personal civil que no trabaje en organismos del Estado serán los siguientes:

a) Un representante autorizado y registrado del empleador presentará una solicitud por escrito, por ante el Explotador u Operador de Aeropuerto, anexando debidamente completado y firmado por el empleado el formulario de solicitud, justificando plenamente la necesidad de otorgamiento del carné y dando a conocer la función o actividad que desempeña dentro de la organización, así como el requerimiento que amerite el ingreso a las diferentes instalaciones aeroportuarias.

b) La solicitud será evaluada por el correspondiente Explotador u Operador de Aeropuerto, y de no haber objeción a la misma, la remitirá al CESAC para el cumplimiento de sus requerimientos.

c) El CESAC será responsable de aprobar o denegar dicha emisión o renovación y comunicar su decisión al respectivo Explotador u Operador de Aeropuerto, luego de que:

1. Se vuelva a efectuar en forma periódica, las verificaciones de antecedentes, a todas las personas a las que se autoriza el acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringida. Los criterios de denegación son los siguientes: **(OACI/A-17. N 3.5.2 Lit. b)**

a) Consumo de sustancias ilícitas, debidamente comprobado mediante la aplicación de la prueba antidoping.

b) Trastorno Psiquiátrico debidamente comprobado por un personal calificado.

c) Adicción al alcohol debidamente comprobado por un personal calificado.

d) Toda persona que le haya sido impuesta una de las penas accesorias dispuestas en el Artículo 64 de la Ley No.188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, mediante sentencia que haya adquirido el carácter de la cosa irrevocablemente juzgada.

2. Realizar una prueba de antidoping, al momento de su ingreso y de forma periódica, donde se verifique que el solicitante no consume sustancias controladas o prohibidas.

3. En el caso de que una persona que labore en el aeropuerto arroje resultado positivo en la prueba de antidoping, se le retendrá su carné y se notificará inmediatamente por la vía más expedita al Director de Inteligencia del CESAC, para los fines procedentes.

4. En el caso de los extranjeros, que se disponen a laborar o que laboran en los diferentes aeropuertos del país, se deberá agotar los procedimientos establecidos para la verificación de antecedentes. Ver Apéndice **26** del PNSAC (Procedimiento de Verificación de Antecedentes para la Carnétización del Personal Extranjero); Apéndice **27** del PNSAC (Procedimiento para la Toma de Huellas Dactilares al Personal Extranjero) y Apéndice **28** del PNSAC (Formulario de Solicitud de Verificación de Antecedentes para la Carnetización del Personal Extranjero).

5. En caso de nacionales dominicanos que hayan residido en otro país, se les exigirá una constancia de no antecedentes penales del (de los) país (es), legalizada por el consulado u otra autoridad competente, anexando a la misma una copia de su pasaporte.

d) La solicitud del carné de acceso e identificación de aeropuerto de cualquier militar o civil asignado a organismos del Estado y designado para servicios en cualquiera de los aeropuertos internacionales del país o aeródromos, en los cuales se requiera la misma para ingresar a la parte aeronáutica, se hará al CESAC a través del Director de Seguridad del Aeropuerto correspondiente, quien inmediatamente solicitará al Explotador u Operador de Aeropuerto la emisión de un carné provisional e iniciará a la vez el proceso de las depuraciones y pruebas antidoping; debiendo remitir los resultados, a la mayor brevedad posible, a la Dirección General del CESAC y al Explotador u Operador de Aeropuerto para la confección del carné de manera definitiva, de no existir antecedentes penales o algún problema con la prueba antidoping.

e) La objeción por parte de los Explotadores u Operadores de Aeropuertos, para la confección del carné, deberá ser sustentada mediante un informe dirigido a la Dirección General del CESAC, para trámite, conocimiento y la finalidad de actualizar la base de datos.

f) Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos no deberán negar de manera directa el suministro, ni la retirada del carné de identificación y acceso a un miembro de los organismos del Estado, sin haber realizado las coordinaciones de lugar con la autoridad correspondiente del Estado.

6.6.8 Para la emisión o renovación del carné de identificación, y después que el solicitante haya cumplido con los requerimientos emitidos por el CESAC y el Explotador u Operador de Aeropuerto, deberá asistir de manera obligatoria a una instrucción inicial y recurrente de concienciación de seguridad de la aviación civil para el uso del carné de identificación de aeropuerto, la cual podría incluir una prueba escrita de conocimiento. **(OACI/A-17 N.3.4.6)**

6.6.9 El carné de identificación de aeropuerto es el único documento que permitirá a su titular el ingreso y permanencia a determinado (s) sector (es) de la instalación aeroportuaria, de acuerdo al área a la cual está autorizado, siendo las mismas emitidas con carácter personal e intransferible y prohibido su uso por cualquiera otra persona que no sea su beneficiaria, así como su uso luego de que haya caducado su vigencia.

6.6.10 Toda persona beneficiaria del carné de identificación de aeropuerto, podrá hacer uso del mismo, única y exclusivamente para el cumplimiento de sus funciones específicas o turnos de trabajo.

6.6.11 Durante su permanencia en las instalaciones aeroportuarias, se deberá portar obligatoriamente el carné de identificación de aeropuerto, en un lugar visible, a la altura del pecho; pudiéndose permitir que personas tales como técnicos de mantenimiento de aeronaves, maleteros, personal de limpieza, entre otros, por la naturaleza del trabajo que realizan, puedan portarla en un brazalete.

6.6.12 La necesidad de poseer un carné de identificación de aeropuerto, para ejercer tareas o funciones en el ámbito aeroportuario, no inhibe la atribución que los organismos, empresas o compañías de aviación, tienen para emitir los medios de identificación que estimen pertinentes para el reconocimiento del personal que deba desenvolverse, por razones contractuales o de dependencia laboral de los mismos, en espacios o áreas bajo su responsabilidad.

6.6.13 El personal que posea un carné de identificación de aeropuerto y que se ha cambiado de empresa u organismos del Estado deberá realizar un nuevo trámite, para la emisión de un nuevo carné.

6.6.14 Será responsabilidad del CESAC establecer los procedimientos que se utilizarán para la aplicación de las sanciones por el mal uso del carné de identificación de aeropuerto.

6.6.15 El CESAC exigirá a los Explotadores u Operadores de Aeropuertos la remisión o revalidación del sistema de permiso, cuando este organismo verifique que el **5%** del universo de las credenciales emitidas, han sido perdidas, robadas, no encontradas o no devueltas; o que los niveles de amenazas así lo requieran.

6.6.16 El CESAC requerirá a los Explotadores u Operadores de Aeropuertos una relación actualizada de lo carné permanentes y transitorios, emitidos, cancelados y extraviados.

6.6.17 El CESAC se asegurará de que, antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no sean pasajeros y a las que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, se verificarán sus antecedentes. **(OACI/A-17 N. 3.5.2 Lit. a)**

6.6.18 El CESAC exigirá y supervisará que los Explotadores u Operadores de Aeropuertos al emitir pases de visitantes o temporales a las personas cuyos antecedentes no hayan sido verificados y tengan acceso a la zona de seguridad restringida del aeropuerto, les adjuntarán una plantilla donde se indique los siguientes requisitos mínimos:

a) Nombres y apellidos del beneficiario.

b) Nombre de la persona y empresa solicitante.

c) Fecha de emisión y período de vigencia del pase.

d) Tipo de actividad que realizará.

e) Nombres y apellidos de la escolta.

f) Copia de la cédula de identidad o pasaporte del beneficiario anexa a la plantilla.

g) Firma de la persona que autoriza y sello del Explotador u Operador de Aeropuerto.

h) Sigla del aeropuerto.

i) Número de pase.

j) Nivel de acceso.

6.6.19 Está terminantemente prohibido realizar escolta a personas que no estén debidamente identificadas, excepto en los casos excepcionales que para el mejor desenvolvimiento de las funciones del personal que labora en los departamentos del Estado, así lo amerite.

6.6.20 El procedimiento de control de escolta en los casos excepcionales será el siguiente:

a) El personal de servicio en los puestos de inspección del CESAC, deberá cuestionar y anotar en el Registro de Control de Escoltas, descrito en el Apéndice 13 (Registro de Control de Escolta), a todo empleado autorizado del aeropuerto, que esté realizando escoltas de pasajeros o visitantes que no porten la identificación aeroportuaria correspondiente.

b) Los Formularios de Control de Escoltas, deberán ser llenados por el personal del CESAC de servicio en los puntos que dan acceso desde la parte pública a la parte aeronáutica, así como también en todos los puntos de inspección y controles de seguridad internos del aeropuerto.

c) El personal de servicio en los puestos de inspección y controles de seguridad del CESAC, deberá remitir los Formularios de Control de Escoltas, debidamente llenados y firmados, a la Dirección de Seguridad del Aeropuerto.

d) Los pasajeros o visitantes que estén siendo escoltados por empleados del aeropuerto no están exentos de los procesos de inspección, establecidos en los aeropuertos.

6.6.21 El personal que tenga armas de fuego, para acceder a las zonas de seguridad restringidas, deberá depositarlas en los lugares establecidos para tales fines en cada una de las terminales aeroportuarias, bajo el control del CESAC. Estos lugares deben ser ubicados, en la medida de lo posible en la parte pública de los aeropuertos, cuya indicación expresa deberá constar en el PSA correspondiente.

6.6.22 Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos deberán coordinar con el CESAC, el ingreso a la zona de seguridad restringida de las armas de fuego que utiliza el personal de vida silvestre que labore bajo su responsabilidad, con el objetivo de establecer un procedimiento que vaya en armonía con los requisitos exigidos en el PNSAC. En los PSA se deberá establecer dicho procedimiento, donde se ha de establecer una ruta de acceso, registros de ingreso y salida del personal y de las armas de fuego.

6.6.23 En caso de servicios especiales de los organismos de seguridad del Estado o de homólogos de otros Estados Contratantes, en los cuales exista la imperiosa necesidad de ingresar con armas a las zonas de seguridad restringida, deberán ser previamente coordinados con el CESAC, para establecer las formas y las mejores vías.

6.7 CARNÉ AEROPORTUARIO (CARNÉ ÚNICO).

6.7.1 El portador del carné aeroportuario (carné único), tiene acceso sin restricción y en cualquier momento a todas las instalaciones y servicios aeronáuticos y aeroportuarios dominicanos, el mismo sólo será utilizado por los siguientes miembros:

a) Los miembros titulares de la Junta de Aviación Civil y sus representantes designados, incluyendo el Secretario.

b) Los miembros titulares de la Comisión Aeroportuaria y sus representantes designados.

c) Los miembros de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación.

d) Los miembros de la Plana Mayor y los Auditores e Inspectores Nacionales AVSEC del CESAC.

e) Los Inspectores de las Direcciones de Normas de Vuelo y Navegación Aérea del Instituto Dominicano de Aviación Civil, autorizados por su Director.

f) Inspectores del Departamento Aeroportuario autorizados por el Director de dicho organismo, que, en función de sus responsabilidades, deban poseer un carné de esa naturaleza.

g) Los miembros de la Dirección de Inteligencia del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC).

h) Inspectores de Facilitación de la Junta de Aviación Civil; y los

i) Inspectores de Operaciones de la Junta de Aviación Civil.

6.7.1.1 El Pleno de la Junta de Aviación Civil, conocerá y decidirá a unanimidad de votos sobre las solicitudes de expedición de Carné Aeroportuario (Carné Único), a cargos o funcionarios que no estén descritos en el PNSAC y en el Protocolo de Entendimiento interinstitucional entre el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), la Junta de Aviación Civil (JAC), el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), el Departamento Aeroportuario (DA) y las Administraciones Generales de los Aeropuertos Internacionales, Concesionados y Privados.

6.7.2 CARACTERÍSTICAS.

1. **Parte Frontal:** Contará con los siguientes detalles:
   a) En la parte Superior color azul, la fotografía del portador.
   b) En la parte izquierda central, color blanca, se colocará el nombre y apellido.
   c) En la parte derecha central, la posición o cargo del portador.
   d) En la parte inferior blanca, los logos de las instituciones que convergen en el sector de la aviación (IDAC, CESAC, JAC y el Departamento Aeroportuario).
   e) En la parte roja, el nombre "Carné Aeroportuario (Carné Único)", y fecha de vencimiento.
   f) Número de carné.
   g) Institución que realizó la solicitud.
2. **Parte Posterior:** El carné aeroportuario (carné único) poseerá en la parte posterior (dorso), los siguientes detalles:
   a) Número de cédula del portador.
   b) Código de Barra o Código QR.
   c) Logos de los distintos explotadores u operadores de aeropuertos.
   d) Una primera inscripción indicando lo siguiente: "El portador de este carné tiene acceso sin restricción y en cualquier momento a todas las instalaciones y servicios aeronáuticos y aeroportuarios dominicanos".
   e) Una segunda inscripción indicando lo siguiente: "Esta tarjeta personal e intransferible es propiedad del CESAC. El uso indebido será responsabilidad única del portador y conllevará el ejercicio de todas las acciones legales que se puedan derivar por violación a las normas establecidas", y la firma autorizada del **CESAC**.

6.7.3 PROCEDIMIENTO PARA LA EMISIÓN DEL CARNÉ AEROPORTUARIO (CARNÉ ÚNICO).

6.7.3.1 La solicitud de carné aeroportuario (carné único) de identificación y acceso, en virtud de su característica excepcional, se hará mediante una comunicación del titular de cada institución mencionada en la normativa **6.7.1** de este PNSAC, y será dirigida a la Junta de Aviación Civil. Una vez recibida por la Junta ésta la comunicará al CESAC, para fines de depuración, indicándole la fecha en que se conocerá la misma en el pleno de la Junta, a los fines de que si tiene alguna objeción la comunique antes de dicha reunión.

6.7.3.2 La Junta de Aviación Civil, será la entidad encargada de evaluar la idoneidad de las solicitudes y de autorizar la emisión de los carnés. Una vez autorizada o rechazada la emisión de los carnés, la Junta remitirá su decisión al titular del CESAC, a los Explotadores u Operadores de Aeropuertos y a las instituciones solicitantes, indicando los nombres y los cargos del personal a carnetizar.

6.7.3.3 El CESAC, será la entidad responsable de recibir la solicitud de emisión de carné aeroportuario (carné único) por parte de la JAC, facilitándoles la lista de requisitos. Asimismo, será responsable de depurar a cada solicitante, con el objetivo de otorgarle la autorización de emisión del carné. Sólo se objetará la emisión de un carné por causas debidamente justificadas.

6.7.3.4 El CESAC remitirá a la entidad solicitante el monto a pagar por concepto de la gestión de depuración a que sería sometido su personal.

6.7.3.5 Los requisitos exigidos para garantizar la seguridad de las instalaciones aeroportuarias y el respeto a las normas éticas y de calidad, dispuesta por las autoridades competentes, mientras acceden al área restringida de los aeropuertos, son los siguientes:

a) Ser una de las personas señaladas en la normativa **6.7.1.** de este documento, cuya labor amerite trasladarse con frecuencia a los aeropuertos del país.

b) Carta solicitud de emisión de carné aeroportuario (carné único) dirigida a la Junta de Aviación Civil, firmada por el titular de la institución.

c) Copia de la cédula de identidad y electoral del solicitante.

d) Formulario de requerimiento de carné debidamente completado.

e) Constancia de participación en la charla de concienciación en seguridad aeroportuaria, impartida por el CESAC.

f) En adición a los requisitos precedentemente señalados, las personas indicadas en los literales c), d), e) y f) de la normativa **6.7.1.** de este documento, deberán:

    1. Suministrar una certificación de no antecedentes penales emitida por la Procuraduría Fiscal del Distrito Nacional, expedida dentro de los 30 días anteriores a la solicitud de emisión o renovación del carné.

    2. Realizar la prueba antidoping aplicada por el CESAC.

6.7.3.6 Una vez completados satisfactoriamente los requisitos anteriormente mencionados, el CESAC completará y remitirá a la JAC, una carta con los resultados de la depuración y el antidoping.

6.7.3.7 El CESAC, será la entidad responsable de la emisión del carné aeroportuario (carné único) a aquellos solicitantes que hayan sido autorizados para este propósito por parte de la Junta de Aviación Civil.

6.7.3.8 La vigencia de este carné aeroportuario (carné único) de identificación y acceso expira al año calendario de su emisión o hasta que el portador renuncie, sea cancelado, trasladado o sustituido por el titular de su institución.

6.7.3.9 El CESAC remitirá a la entidad solicitante el monto a pagar por concepto de emisión del carné aeroportuario (carné único).

6.7.3.10 La emisión y diseño del carné aeroportuario (carné único), estará a cargo del CESAC, quien, a su vez, velará por el correcto uso de dicho documento, debiendo verificar que el portador del mismo, cumpla con las siguientes responsabilidades:

a) Usar el carné aeroportuario (carné único) de identificación y acceso, todo el tiempo, en un lugar visible de su vestimenta (parte superior del cuerpo) cuando transite por áreas restringidas.

b) Someterse a los controles e inspecciones de seguridad.

c) Notificar de inmediato al CESAC, la JAC y a la entidad a la cual pertenece, sobre la pérdida o robo del carné, para que se tomen las medidas de seguridad correspondientes.

d) En caso de cualquier traslado, cambio de cargo, renuncia o cancelación, entregar el carné al titular de la institución a la cual pertenece, quien deberá notificarlo al CESAC, junto a la devolución del carné.

e) Hacer un uso prudente y adecuado del carné, consecuentes con las funciones y las potestades inherentes a su cargo.

6.7.4 El portador del carné aeroportuario (carné único) de acceso, está sujeto a las siguientes prohibiciones, cuyo cumplimiento será supervisado por el personal del CESAC y sancionado acorde a los estatutos existentes para tales fines:

a) Portar el carné de forma no visible.

b) Utilizar su carné para facilitar la entrada a otra persona que no esté autorizada.

c) Efectuar alteración física a un carné.

d) Portar un carné ajeno.

e) Transferir o prestar su carné a otra persona.

6.7.4.1 El CESAC será el responsable de hacer cumplir las responsabilidades puestas a cargo del portador.

6.7.4.2 En adición a las medidas inmediatas adoptadas por el CESAC ante el uso indebido del carné, este lo comunicará a la entidad a la que pertenezca el portador del mismo, para su conocimiento y fines procedentes.

6.7.4.3 La Junta de Aviación Civil podrá cancelar cualquier carné expedido en virtud a lo establecido en el numeral **6.7.4,** de este documento, cuando haya comprobado violaciones a las normas de uso.

6.7.4.4 El CESAC remitirá mensualmente al IDAC, a la JAC y a los Explotadores u Operadores de Aeropuertos Concesionados y Privados, el listado de los carné emitidos o cancelados durante el mes anterior.

6.8 CONTROL DE ACCESO - VEHÍCULOS.

6.8.1 El CESAC se asegurará que los vehículos a los que se les concede el 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 riesgo llevada a cabo por este organismo. **(OACI/A-17 N 4.2.7)**

6.8.2 Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos son los organismos autorizados a otorgar permisos para el acceso de vehículos a las zonas de seguridad restringida, luego de:

a) El cumplimiento de los requisitos en cuanto a las características adecuadas que deberán tener los vehículos, tales como: buenas condiciones (motor, frenos, luces, llantas, etc.), luces anticolisión, banderolas laterales, logotipo, medios de comunicación, entre otras.

b) Los conductores de vehículos para ingresar y maniobrar en la parte aeronáutica, deberán de poseer la licencia otorgada por el IDAC.

6.8.3 La expedición de permiso para el acceso de vehículos a las partes aeronáuticas de los aeropuertos no exime a la empresa propietaria, ni a su conductor u ocupantes del cumplimiento de las medidas de seguridad que sean exigidas por el CESAC.

6.8.4 El CESAC emitirá Directivas de Seguridad mediante las cuales recomendará la incorporación de elementos de seguridad en el diseño y contenido de los permisos para vehículos.

6.8.5 El número de permisos de vehículos debería reducirse al mínimo, a fin de evitar la proliferación de vehículos en la parte aeronáutica y específicamente en las zonas de maniobras de las aeronaves.

6.8.6 Cada permiso para vehículos deberá mostrarse permanentemente en una parte prominente y visible del vehículo, y deberá contener como mínimo:

a) Marca, modelo y número de matrícula del vehículo.

b) Logo del Explotador u Operador de Aeropuerto y del CESAC.

c) Período de validez.

d) Zonas de seguridad restringidas para las cuales es válido el permiso.

e) Puertas de acceso autorizadas a ingresar.

f) Nombre de la empresa a la que pertenece; y

g) Color del Vehículo.

6.8.7 CLASES DE PERMISOS

6.8.7.1 Permanente para vehículos. Se expedirá por un período máximo de doce (12) meses, a los vehículos operacionales, de los explotadores del aeropuerto, aquellos que las distintas entidades gubernamentales destinen a la vigilancia y servicios del aeropuerto, tales como: servicio de salvamento y extinción de incendios, seguridad aeroportuaria e inspección de plataforma, ambulancias de sanidad aeroportuaria, control técnico aeronáutico, remolcadores de aviones, equipos u otros tipos de vehículos de carga y descarga, tractores remolcadores de carga, equipajes y correo, vehículos para mantenimiento de aeronaves, vehículos aprovisionadores de combustible para aeronaves, aprovisionadores de servicio abordo y vehículos de transporte de pasajeros, entre otros con necesidades operacionales en el aeropuerto.

6.8.7.2 Transitorio para vehículos. Se expedirá por un término máximo de veinte y cuatro horas (24), a aquellos vehículos que de manera ocasional necesiten ingresar a la parte aeronáutica de los aeropuertos, tales como: Transporte de valores, de cadáveres, de pasajeros enfermos o heridos, de aprovisionamiento a los establecimientos comerciales, vehículos de seguridad o escoltas, vehículos de embajadas que transportan valijas diplomáticas, y de treinta (30) días a los vehículos de mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria tales como volquetas, palas mecánicas y moto niveladoras o similares.

6.8.8 Todo vehículo antes de ingresar a la zona de seguridad restringida será sometido a inspección por el CESAC en los puntos de control de acceso vehicular y aquellos a los que se les otorgue un permiso transitorio deben ser escoltados por el Explotador u Operador de Aeropuerto, cuando vayan a circular por el área de plataforma o movimiento.

6.8.9 El CESAC requerirá al Explotador u Operador de Aeropuerto una relación mensual actualizada de los marbetes, permanentes y transitorios, emitidos, cancelados y extraviados.

6.9 PROTECCIÓN DE LAS AERONAVES

6.9.1 El CESAC exigirá a los explotadores de aeronaves en las zonas de seguridad restringida que supervisen 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)**

6.9.2 Los explotadores de aeronaves son responsables de impedir el acceso no autorizado a sus respectivas aeronaves.

6.9.3 Los explotadores de aeronaves son responsables de escoltar a sus pasajeros que embarcan y desembarcan en plataforma, bajo la supervisión del CESAC.

6.9.4 El CESAC exigirá a los explotadores de aeronaves que lleven a cabo las verificaciones de seguridad de las aeronaves de origen que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial o que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves. 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, se mantendrá registros de los mismos para fines de vigilancia por parte del CESAC. **(OACI/A-17 N 4.3.1)**

6.9.5 El CESAC exigirá a los explotadores de aeronaves que una aeronave comprendida en la normativa **6.9.4** esté protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida. **(OACI/A-17 N.4.3.4)**

6.9.6 Todo explotador en condiciones de operaciones normales o de amenaza, exigirá que se disponga a bordo una lista de verificación de los procedimientos de búsqueda de explosivos que deben emplearse en caso de sospecha de sabotaje y para inspeccionar las aeronaves cuando exista una sospecha bien fundada de que la aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, a fin de ver si hay armas ocultas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

6.9.7 La lista de verificación estará acompañada de orientaciones sobre las medidas que deben adoptarse en caso de encontrarse una bomba o un objeto sospechoso y de información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, en el caso concreto de cada aeronave, es decir, la lista de verificación variará de acuerdo al tipo de aeronave y la misma debe ser apendizada en los respectivos PSEA, (Ver Apéndice 11, Parte B, del PNSAC, Modelo Lista de Verificación de la Aeronave).

6.9.8 El explotador designará una persona responsable, que se encargue de coordinar y aplicar las medidas de seguridad, cuando la aeronave está en tierra.

6.9.9 RESPONSABILIDAD.

Los explotadores de aeronaves, operadores de aviación general, aviación corporativa o cualquier actividad aérea distinta a las operaciones comerciales, son responsables de implementar medidas de seguridad para proteger sus aeronaves.

6.9.10 CONDICIONES NORMALES PARA LAS OPERACIONES.

6.9.10.1 El explotador de aeronaves debe cumplir con los siguientes requerimientos:

a) Realizar el procedimiento de verificación de seguridad de las aeronaves, en el interior de la 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, sustancias y artículos peligrosos, debiendo llenar el formulario de "**Registro de Verificación de Seguridad de la Aeronave**" Ver (**Apéndice 11, Parte B**), notificando de manera verbal o escrita al capitán de la aeronave una vez finalizada dicho procedimiento, debiendo guardar archivos de los mismos.

b) Mantener la vigilancia durante las operaciones de mantenimiento, abastecimiento y limpieza de la aeronave.

c) Tomar medidas para impedir el acceso de personas no autorizadas a la aeronave.

d) Controlar el proceso de embarque de pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros.

e) Realizar la inspección física a todos los empleados de servicios de asistencia en tierra, proveedores de servicios privados de seguridad, personal de la estación del explotador de aeronave y toda persona autorizada ajena a la operación, antes del ingreso y al salir de la aeronave.

6.9.10.2 Cuando una aeronave pernocte en plataforma o en un hangar abierto, el explotador de la aeronave debe realizar una inspección de seguridad de la aeronave, exista o no una rotura de sellos de seguridad de la aeronave, efectuando una verificación completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, tales como: armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas, debiendo llenar el formulario de "**Registro de Inspección de Seguridad de la Aeronave**" Ver (**Apéndice 11, Parte A**), notificando de manera verbal o escrita al capitán de la aeronave una vez finalizados dichos procedimientos, debiendo guardar archivos de los mismos, y a su vez cumplir con los siguientes requerimientos:

a) Cerrar y precintar todas las puertas exteriores, después de realizarse la inspección de seguridad de la aeronave.

b) Retirar el equipo de embarque (escalerillas y pasarelas etc.).

c) Asignar un personal de seguridad para la vigilancia de la misma y realizar una inspección de seguridad de la aeronave antes de su salida.

d) En caso de que una aeronave quede sin vigilancia se deberá realizar una inspección e igualmente cuando la misma permanezca fuera de servicio.

6.9.10.3 El CESAC exigirá que los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial adopten medidas para garantizar que todo artículo 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.)**

6.9.10.4 El CESAC exigirá que los explotadores de aeronaves tomen medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo. **(OACI/A-17 N 4.3.3)**

6.9.10.5 El CESAC exigirá que los explotadores de aeronaves cumplan con las siguientes disposiciones, con el fin de mantener la seguridad durante el vuelo de sus aeronaves:

a) Las tripulaciones deberán adoptar medidas apropiadas para asegurar que, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.

b) Todos los aviones de pasajeros de masa máxima certificada de despegue superior a 45,500 kg, o con capacidad de asientos de pasajeros superior a 60 estarán equipados con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta podrá trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto:

1. Dicha puerta estará trabada desde el momento en que se cierren todas las puertas exteriores después del embarque hasta que cualquiera de dichas puertas se abra para el desembarque, excepto cuando sea necesario permitir el acceso y salida de personas autorizadas.

2. Se proporcionarán los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto, el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.

c) Las tripulaciones deben estar debidamente entrenadas en lo que respecta a medidas de seguridad durante el vuelo.

6.9.11 CONDICIONES DE INTENSIFICACIÓN DE AMENAZAS.

6.9.11.1 Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita se notificará al explotador de aeronaves para que adopte medidas apropiadas de acuerdo a la naturaleza de la amenaza.

6.9.11.2 Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada en tierra se notificará al CESAC y se adoptarán medidas apropiadas para proteger la aeronave según lo indicado en el plan de contingencia del aeropuerto que corresponda.

6.9.12 El CESAC se asegurará de conformidad a las evaluaciones de riesgos llevadas a cabo, se hayan implantado medidas en tierra o procedimientos operacionales apropiados para mitigar los posibles ataques contra aeronaves que usan sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves en los aeropuertos o cerca de ellos. **(OACI/A-17 N.4.3.6)**

6.10 INSTALACIONES Y SERVICIOS INDISPENSABLES PARA LA NAVEGACIÓN Y DE OTRO TIPO.

6.10.1 Las siguientes instalaciones relativas a la aviación serán consideradas como puntos vulnerables e indispensables para la prestación continua de los servicios de aviación civil:

a) Instalaciones de Radar, dentro y fuera de los aeródromos.

b) Instalaciones de radio ayudas a la navegación dentro y fuera de los aeródromos, tales como: Estaciones VOR, ILS, NDB, ATIS, y antenas VHF tierra – aire.

c) Sistemas de luces de aproximación.

d) Estaciones meteorológicas.

e) Depósitos de combustibles y de agua potable.

f) Subestaciones eléctricas y generadores eléctricos de emergencia.

g) Cualesquiera otras que sean determinadas en los programas de seguridad de aeropuertos.

6.10.2 Las instalaciones comprendidas en el punto anterior deberán estar protegidas por barreras físicas apropiadas u otros medios de seguridad, contar con vigilancia y control de acceso, asignadas por las entidades que tienen el control o administración de las mismas, siempre y cuando estén fuera del área de responsabilidad del CESAC; debiendo indicarse también la preparación de planes de contingencia para evitar, reemplazar o proveer los servicios de alternativa para superar la pérdida de una instalación vital debido a un acto de sabotaje o de otro tipo de interferencia. Estos procedimientos deberán ser incluidos en los respectivos PSA.

6.11 MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA PARTE PÚBLICA.

6.11.1 El CESAC se asegurará de que se identifiquen en los Programas de Seguridad de Aeropuertos (**PSA**) las áreas de la parte pública, incluyendo sin que esta lista sea exhaustiva, las siguientes: **(OACI/A-17 N.4.8.1)**

a) Las zonas de presentaciones de los pasajeros.
b) Área de recibimiento general de los pasajeros.
c) Áreas de Estacionamientos (autobuses, taxistas, transporte público, entre otros).
d) Zonas de espectadores.

e) Oficinas gubernamentales.
f) Oficinas comerciales.

6.11.2 El CESAC se asegurará de que se establezcan medidas de seguridad en la parte pública 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 o entidades competentes. Dichas medidas deberán considerar como mínimo, las siguientes: **(OACI/A-17 N.4.8.2)**

a) Vigilancia utilizando Circuito Cerrado de Televisión (CCTV).
b) Uso de Unidades Caninas K-9.
c) Obstáculos a la velocidad en las vías de acceso.
d) Barreras y Bolardos.
e) Patrullas periódicas en los estacionamientos, vías de acceso y edificio de terminal.
f) Patrullas secretas (servicio de inteligencia).
g) Iluminación en los estacionamientos vehiculares y vías de accesos.
h) Anuncios de mensajes de seguridad.

6.11.3 El CESAC se asegurará de que las medidas de seguridad en la parte pública se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades intervinientes, de conformidad con las normas 5.1.2 y 4.2.2, numerales 31 y 32, y definirá en su programa nacional de seguridad de la aviación civil las responsabilidades apropiadas para la seguridad de la parte pública. **(OACI/A-17 N.4.8.3)**

6.12 MEDIDAS RELATIVAS A LAS CIBERAMENAZAS.

6.12.1 El Centro Nacional de Ciberseguridad (CNCS) a través del CESAC, se asegurará de que los explotadores o entidades definidos en el programa nacional de seguridad de la aviación civil u otra documentación nacional pertinente 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)**.

CAPÍTULO 7

CONTROLES DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y LOS OBJETOS QUE SE EMBARCAN.

7.1. INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO.

7.1.1 GENERALIDADES.

Todos los pasajeros y su equipaje acompañado o de mano deben ser inspeccionados antes de permitirles la entrada a una aeronave o zona estéril. El objetivo es impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave armas, explosivos, sustancias o cualquier otro artefacto peligroso que pueda utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

7.1.2 ZONAS ESTÉRILES/ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS.

El CESAC establecerá zonas estériles en las zonas donde entren los pasajeros después de haber sido inspeccionados y antes de pasar a bordo de una aeronave. Este organismo mantendrá la integridad de estas zonas mediante el uso de cerrojos u otros controles en todos los puntos de acceso. Las zonas estériles o de seguridad restringidas que no están sujetas a medidas permanentes de control de acceso deben ser objeto de registro minucioso antes de su utilización.

7.1.3 AUTORIDAD.

7.1.3.1 El CESAC, establecerá y ejecutará las medidas para inspeccionar a los pasajeros de origen de las operaciones del transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida. **(OACI/A-17 N 4.4.1)**

7.1.3.2 El CESAC establecerá medidas en los aeropuertos que estarán descritas en los diferentes PSA, para cumplir con lo establecido en la normativa **7.1.3.1**.

7.1.3.3 El CESAC se asegurará 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)**

7.1.4 UTILIZACIÓN DEL EQUIPO DE SEGURIDAD.

7.1.4.1 Para la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano, se deberán utilizar los equipos de seguridad, tales como: MRX, ADM, DMM, MMTD, escáner corporal, entre otros, cuyas características estarán contenidas en las Directivas de seguridad dictadas por el CESAC. De igual forma se emplearán unidad canina K-9 entrenada en detección de explosivos.

7.1.4.2 En caso de una interrupción de la energía eléctrica o falla de los equipos de inspección, la inspección deberá realizarse de forma manual.

7.1.5 INSPECCIÓN MANUAL.

7.1.5.1 La inspección manual de todos los pasajeros y de su equipaje de mano se llevará a cabo cuando no haya equipo de seguridad disponible o no esté en buenas condiciones de funcionamiento. También se efectuará la inspección manual para identificar los objetos en la persona de un pasajero que haga funcionar la alarma del equipo de seguridad. Este registro se realizará de acuerdo al género de pasajero o, a la disponibilidad del momento para identificar cualquier objeto que represente una amenaza a la seguridad, detectado durante el examen de rayos X del equipaje de mano o cuando el CESAC lo considere necesario.

7.1.5.2 En caso de que un pasajero se rehúse a ser inspeccionado y/o su equipaje de mano de manera manual, éste no podrá abordar la aeronave, y si su conducta no respeta las normas de seguridad, será detenido por el CESAC, debiendo realizarse la inspección correspondiente ante las autoridades pertinentes.

7.1.5.3 La inspección manual del equipaje de mano debe hacerse en presencia del pasajero en todos los puntos de inspección.

7.1.6 INSPECCIÓN ALEATORIA.

El personal de seguridad del CESAC en los puntos de inspección, deberá llevar a cabo inspecciones manuales aleatorias de los pasajeros y su equipaje de mano, a fin de aplicar una medida de seguridad disuasiva adicional. El personal de inspección deberá llevar a cabo un número determinado de inspecciones manuales aleatorias de los pasajeros y su equipaje de mano, con aquellos pasajeros que no activen la alarma; este número será de acuerdo al riesgo identificado en el o los aeropuertos y a la aviación civil; el criterio de selección para la inspección aleatoria se detalla en los PSA.

7.1.7 OBJETOS Y ARTÍCULOS INCAUTADOS.

7.1.7.1 El CESAC emitirá Directivas de Seguridad que contengan informaciones detalladas y actualizadas, en función de las amenazas a la seguridad de la aviación civil, acerca de los artículos y sustancias cuyo transporte esté prohibido en los equipajes de mano y facturados de los pasajeros, empleados y las tripulaciones de aeronaves.

7.1.7.2 El personal que realiza la inspección incautará todos los objetos que constituyan una amenaza a la seguridad de la aviación civil, de acuerdo al listado de artículos prohibidos. En los casos en que se detecten armas, explosivos o sustancias prohibidas, se procederá en la forma establecida en los respectivos PSA.

7.1.7.3 Los objetos prohibidos que sean detectados en equipajes de mano o de bodega, serán incautados y posteriormente incinerados de manera pública. En caso de que algunos de estos artículos incautados representen un valor moral o sentimental, el pasajero tendrá la opción de entregárselo a un familiar o acompañante que no viaja. Los procedimientos para estos casos deberán estar descritos en los PSA y PSEA.

7.1.7.4 Los objetos incautados producto de la comisión de un crimen o delito son enviados al Ministerio Público con el informe correspondiente, salvo cuando la investigación sea compleja, existan obstáculos insalvables o cuando los objetos deban ser sometidos previamente a exámenes técnico o científicos, casos en los que deben ser enviados inmediatamente después de la realización de dichos exámenes.

7.1.8 NEGATIVA A SOMETERSE A UNA INSPECCIÓN.

7.1.8.1 Se le negará el embarque a toda persona que se niegue a someterse a una inspección física o con los equipos de seguridad disponibles, de acuerdo a lo establecido en el presente programa o que se niegue a someter a una inspección su equipaje de bodega o su equipaje de mano; en todos estos casos le será realizada la inspección correspondiente ante las autoridades pertinentes.

7.1.9 SEPARACIÓN DE LOS PASAJEROS INSPECCIONADOS Y SIN INSPECCIONAR.

7.1.9.1. El CESAC 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 se embarquen en su aeronave. Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otros, deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.
(OACI/A-17 N 4.4.4)

7.1.9.2. En el caso de que se mezclen los pasajeros inspeccionados que salen con los pasajeros no inspeccionados que llegan, se adoptarán las siguientes medidas:

a) Se desalojará al público de la zona estéril o zona de seguridad restringida afectada y el CESAC llevará a cabo un registro completo.

b) Los pasajeros y su equipaje de mano que salen deberán ser sometidos a una segunda inspección antes de que se les permita subir a bordo de la aeronave.

c) En el caso de que algún pasajero que sale, haya tenido acceso a una aeronave después de mezclarse con los pasajeros de llegada, que no han sido objeto de los controles de seguridad, también se llevará a cabo una verificación de seguridad de la aeronave en cuestión.

d) Deberá separarse la ruta en tiempo y/o espacio de los pasajeros de llegada y salida.

7.1.10 FALLA EN LOS CONTROLES DE SEGURIDAD.

En el caso de que se descubra cuando una aeronave haya salido, que ha habido una falla en la correcta aplicación de los controles de seguridad relativos al vuelo, el CESAC notificará respecto a la naturaleza de la falla, a las autoridades competentes del Estado de llegada, lo más pronto posible.

7.1.11 TRATAMIENTO PARA EL EQUIPAJE NO IDENTIFICADO Y OBJETOS SOSPECHOSOS.

El CESAC, se asegurará de que se establezcan procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado y los objetos sospechosos. **(OACI/A-17 N. 4.1.3)**

7.2. PASAJEROS EN TRÁNSITO Y PASAJEROS QUE TRANSBORDAN A OTRO VUELO.

7.2.1 El CESAC se asegurará que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial en tránsito y de transbordo, así como sus equipajes de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, 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 embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo. **(OACI/A-17 N 4.4.3)**

7.2.2 Los explotadores de aeronaves notificarán al CESAC en los aeropuertos, la llegada de los pasajeros en tránsito y que transborden entre líneas aéreas, a fin de cumplir con la normativa **7.2.1.**

7.2.3 El CESAC establecerá en cada aeropuerto medidas para las operaciones de tránsito, a fin de proteger a los pasajeros en tránsito y a su equipaje de mano contra interferencia no autorizada y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito. **(OACI/A-17 N. 4.4.5)**

7.2.4 Los explotadores de aeronaves incluirán en sus PSEA medidas adecuadas para controlar a los pasajeros y su equipaje de mano en tránsito y que realicen transbordo entre líneas aéreas, a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave objetos no autorizados. Esas medidas deberán ser suficientes para asegurarse de que los pasajeros en tránsito y de transferencia no tengan acceso a su equipaje de bodega (facturado) ni contacto con otras personas que no hayan sido inspeccionadas. Cuando no se haya efectuado ningún control total, o no pueda hacerse, los pasajeros serán inspeccionados nuevamente antes de subir a bordo.

7.2.5 Los explotadores de aeronaves son responsables de escoltar a los pasajeros en tránsito y de transbordo desde la aeronave hasta que ingresen a la zona estéril.

7.2.6 Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos deberán designar y mantener instalaciones y servicios de aeropuerto de manera que se facilite el control de seguridad de los pasajeros en tránsito y de transbordo.

7.2.7 El CESAC se asegurará de que los vuelos con pasajeros en tránsito que se realicen entre aeropuertos internacionales de la República Dominicana, los mismos conjuntamente con sus artículos y equipaje de mano, permanecerán en todo momento en la aeronave. En caso de que el Explotador de la aeronave haya decidido desembarcar a los pasajeros, por motivo de reabastecimiento de combustible o realizar la limpieza de la aeronave en el segundo aeropuerto del país donde se realice el tránsito, o que decida dejar a bordo de la aeronave a los pasajeros y que por alguna eventualidad o emergencia necesite desembarcar alguno, el explotador deberá coordinar con el CESAC y escoltar en todo momento a los mismos, y se le aplicará los procedimientos de inspección al pasajero, sus artículos y sus equipajes de mano antes de abordar nuevamente la aeronave.

7.3. TRIPULACIONES DE AERONAVES, PERSONAL DE AEROPUERTO Y PERSONAS QUE NO SON PASAJEROS.

7.3.1 El CESAC establecerá medidas para asegurar que se inspeccione a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, a las que se les autorice el acceso antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos que presten servicios a las operaciones de la aviación Civil. **(OACI/A-17 N.4.2.5)**

7.3.2 El CESAC se asegurará de 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 de forma continua, se utilizarán de manera imprevisible. Estas personas serán inspeccionadas utilizando equipos de seguridad, tales como: MRX, ADM, DMM, MMTD, asimismo inspecciones con unidades caninas e inspecciones manuales, entre otros. (**OACI/A-17 N.4.2.6**)

7.4. PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN ESPECIALES.

7.4.1 DIPLOMÁTICOS Y VALIJAS DIPLOMÁTICAS.

7.4.1.1 El trámite que ha de seguirse para la exención del procedimiento de inspección por rayos X de las valijas diplomáticas pertenecientes a las Misiones Diplomáticas, bajo el más estricto principio de la reciprocidad, será el siguiente proceso, siempre y cuando se cumpla con el mismo:

a) Que las valijas diplomáticas, "provistas de signos exteriores visibles indicadores de su carácter" (artículo 27.4 C.V.R.D), sean llevadas en manos de "Correos Diplomáticos".

b) Para tal efecto, los Correos Diplomáticos, debidamente acreditados con un documento oficial de la Misión Diplomática en el que conste su condición de tal, podrán utilizar las facilidades de los aeropuertos internacionales que se citan a continuación:

1) Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez (MDSD).

2) Aeropuerto Internacional de Punta Cana (MDPC).

3) Aeropuerto Internacional de La Romana (MDLR).

4) Aeropuerto Internacional Presidente Doctor Joaquín Balaguer (MDJB).

5) Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón (MDPP).

6) Aeropuerto Internacional Cibao (MDST).

7) Aeropuerto Internacional “Juan Bosch” (MDCY).

c) Previamente con una antelación de por lo menos cinco (5) días hábiles, la Embajada deberá remitir una Nota Verbal al Ministerio de Relaciones Exteriores, a la atención del Departamento de Ceremonial de Estado y Protocolo, comunicando el nombre/s y apellido/s del Correo Diplomático, número de pasaporte y documento oficial de identificación expedido por la Misión, día, hora, línea aérea y número de vuelo en que será transportada la valija, inclusive.

d) El Departamento de Ceremonial de Estado y Protocolo tramitará lo anterior con su autorización a la Administración del Salón de Embajadores del Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez y al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), para que se concedan las facilidades correspondientes.

7.4.2 ARTÍCULOS RELIGIOSOS DE IMPORTANCIA.

La inspección de los artículos religiosos que sean transportados por pasajeros en su persona, en sus equipajes de mano o facturados, deberá hacerse de la misma manera que se inspeccionan los demás artículos. En caso de que el pasajero por la naturaleza de sus creencias requiera la inspección en privado, se realizará en el área destinada para tales fines.

7.4.3 MATERIAL CLASIFICADO.

El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno competente, le será aplicado el mismo procedimiento de la normativa 7.4.1.1.

7.4.4 EXCEPCIONES A LA INSPECCIÓN.

7.4.4.1 Estarán exentos a cualquier procedimiento de inspección: el Presidente Constitucional de la República, Jefes de Estados y de Gobiernos, el Vicepresidente de la República, el Presidente de la Suprema Corte de Justicia, el Presidente del Senado, Presidente de la Cámara de Diputados, el Cardenal, además de Dignatarios y personalidades en misión oficial, que a juicio de la Presidencia de la República o el Ministro de Relaciones Exteriores, sean acreedores de tal dispensa o excepción; sus respectivos cónyuges y descendientes directos siempre y cuando viajen acompañados del titular a quien se beneficia con la excepción.

7.4.4.2 Sus bienes o pertenencias no podrán ser abiertos ni retenidos, sólo podrán ser inspeccionados mediante máquina de rayos x. No obstante, si existiere sospecha de que las pertenencias contienen algo (objeto) que pudiere ser peligroso a la integridad de ese portador o de la aeronave, se le solicitará su apertura en caso de ser necesario. Si la petición es rechazada, no se podrá permitir que sea transportada a la aeronave.

7.4.4.3 Los artículos médicos, de salvamento, con valor de prueba o científico y contenedores de crematorios, serán exentos de la inspección si los mismos están acompañados de la documentación oficial y legal. En la misma se deberá indicar su contenido y que no representa ningún peligro al ser humano o a la integridad de la aeronave. El CESAC deberá verificar dicha documentación.

7.4.5 INSPECCIÓN EN PRIVADO.

Serán inspeccionados en privado, en lugar habilitado para tales fines, mediante el uso de detectores de metales o manualmente, los pasajeros que requieran un tratamiento especial, tales como: los pasajeros con movilidad reducida o alguna discapacidad física (en sillas de ruedas, que tenga marcapasos, etc.), aquellos pasajeros que lleven objetos de gran valor o cuando el CESAC lo considere necesario.

7.5. TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS.

7.5.1 GENERALIDADES.

7.5.1.1 El permiso para el transporte de armas de fuego a bordo de las aeronaves, por los oficiales de la autoridad militar, policial, migración, antinarcóticos u otras personas autorizadas, en cumplimiento de su deber, deberá ser solicitado al Ministerio de Defensa, mediante comunicación escrita, realizada con anticipación a la fecha prevista del vuelo, la cual deberá estar firmada por la persona de mayor jerarquía del organismo solicitante y contener información detallada respecto al itinerario de las personas armadas, así como la justificación de la necesidad del transporte del arma durante el vuelo.

7.5.1.2 El CESAC se asegurará que el transporte de armas de fuego a bordo de las aeronaves en otros casos distintos a los indicados en la normativa **7.5.1.1**, sólo deberá permitirse siempre y cuando:

a) Esté autorizado con documentación original del MIDE.

b) Se complete y firme el formulario; ver Apéndice 12 Parte A (Modelo del Registro de Tenencia Autorizada de Armas de Fuego en la Cabina de Pasajeros).

c) Un miembro de seguridad del CESAC debidamente calificado, determine que el arma no está cargada.

d) Que se coloque en un lugar inaccesible o en su equipaje facturado.

7.5.1.3 En caso de que oficiales armados transborden de una aeronave a otra, incumbe a la tripulación de origen, notificar al explotador o a la tripulación siguiente, respecto de la presencia de dicha persona. El explotador y todo el personal del aeropuerto responsables de la seguridad, durante el procedimiento de inspección y de embarque para el vuelo, deberán conocer la identidad del oficial armado.

7.5.2 TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS EN LA CABINA DE PASAJEROS.

7.5.2.1 El CESAC exigirá que para los agentes de mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas, puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, deberán agotar lo establecido en la normativa **7.5.2.6.,** y mantener registros de las autorizaciones y formularios debidamente firmados. **(OACI/A-17 N 4.7.4)**

7.5.2.2 Los explotadores de aeronaves requerirán a los agentes de mantenimiento del orden público u otra persona autorizada al porte de armas de fuego a bordo de la aeronave, la presentación de la autorización correspondiente del país de origen, de destino y en escala en rutas.

7.5.2.3 Los explotadores de aeronaves notificarán al CESAC, la presencia de pasajeros y agentes del mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas al porte de armas a bordo de las aeronaves, cuando estos hagan escala en el territorio dominicano.

7.5.2.4 La República Dominicana considerará las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto. **(OACI/A-17 N 4.7.5)**

7.5.2.5 Los Estados solicitantes que por la naturaleza de su necesidad requieran personal armado a bordo de aeronaves, deben canalizar su solicitud de autorización por escrito al Ministerio de Defensa, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

7.5.2.6 El CESAC se asegurará que los explotadores de aeronaves que transporten personas autorizadas a tener consigo armas de fuego en la cabina de pasajeros, antes de embarcarse, cumplan con los siguientes procedimientos:

a) Se presenta la documentación apropiada autorizando para la tenencia de un arma de fuego.

b) Si antes del embarque, las personas armadas recibieron información completa respecto a todas las normas y reglamentos pertinentes a la tenencia de armas de fuego.

c) Mantener registros de las autorizaciones y formularios debidamente firmados.

d) No se servirán bebidas alcohólicas a las personas autorizadas a viajar armadas.

e) El piloto al mando y todos los miembros de la tripulación sean notificados respecto al número de personas armadas a bordo de la aeronave y la ubicación de su(s) asiento(s). Si en el referido vuelo hubiese más de una persona armada a bordo, cada una de ellas debe estar notificada de la ubicación del asiento de las otras (Ver Apéndice 12 Parte A del PNSAC, Registro de Transporte Autorizado de Armas de Fuego). **(OACI/A-17 N 4.7.8)**

7.5.3 TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS DE FUEGO EN LUGARES INACCESIBLES.

7.5.3.1 El CESAC se asegurará de que el transporte de armas en otros casos esté permitido solamente cuando una persona autorizada y debidamente calificada de este organismo haya determinado que no están cargadas, en su caso, y aun así solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo. **(OACI/A-17 N 4.7.6)**

7.5.3.2 En cuanto al transporte autorizado de armas de fuego en lugares inaccesibles, el explotador de la aeronave o su representante debe tener presente las siguientes disposiciones:

a) Antes de su aceptación, el explotador de la aeronave debe asegurarse que el CESAC haya verificado que el arma de fuego no esté cargada y que se encuentre en el equipaje de bodega del pasajero de origen.

b) Verificar que el despeje de las armas se lleve a cabo en lugares adecuadamente equipados y protegidos.

c) Mantener registros de las autorizaciones y formularios debidamente firmados.

d) El arma de fuego debe transportarse idealmente en una caja resistente para evitar posibles desafíos durante el transporte.

e) El arma de fuego estará guardada en un lugar inaccesible mientras la aeronave esté en vuelo, y no debe ser transportada en el puesto de pilotaje, ni conservarla un miembro de la tripulación. Para estos casos, generalmente se utiliza una caja con cerradura inviolable en el compartimiento para el equipaje de bodega (Ver Apéndice 12 Parte B del PNSAC, Modelo del Registro de Tenencia Autorizada de Armas de Fuego en Equipaje de Bodega).

f) Realizar notificaciones a las autoridades competentes del aeropuerto de transbordo y tránsito y asegurar la integridad de los objetos; y

g) Entregar las armas y las municiones a las autoridades competentes del aeropuerto de destino, para que estos a su vez se la devuelvan al pasajero en el destino final.

7.5.3.3 Para el movimiento de armas de fuego y municiones desde y hacia el territorio dominicano en los aeropuertos del país, debe contar con la autorización del Ministerio de Defensa, y el CESAC supervisará y mantendrá el control de las mismas, hasta la salida de las zonas de seguridad restringidas.

7.5.3.4 Cuando el Estado Dominicano decida emplear a oficiales de seguridad de a bordo, se asegurará que se trate de funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave, y cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realice la autoridad competente. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial. **(OACI/A-17 N 4.7.7)**

7.5.3.5 De igual manera, para el transporte aéreo de las armas utilizadas para fines deportivos y de cacería estarán regidas por los procedimientos dispuestos en los numerales **7.5.1.1** y **7.5.1.2** precedentemente indicados; las cuales en todos los casos deberán ser transportadas como equipaje de bodega.

7.6. PERSONAS BAJO CUSTODIA Y BAJO CONTROL ADMINISTRATIVO.

7.6.1 REQUISITOS DE NOTIFICACIÓN Y COORDINACIÓN.

7.6.1.1 Cuando una persona esté obligada a viajar por haber sido considerada inadmisible o haber sido objeto de una orden de deportación, las autoridades competentes informarán a las autoridades de los Estados de tránsito y destino la razón por la que se transporta a dicha persona y una evaluación de cualquier riesgo que la misma plantee, por si se requiere medidas de seguridad adicionales.

7.6.1.2 Cuando una persona viaje bajo custodia por extradición, repatriación o deportación, los organismos en el país responsables de la acción, deberán hacer las notificaciones y coordinaciones de lugar en el aeropuerto de salida o llegada, con las siguientes instituciones:

a) Dirección General de Migración, para facilitar los trámites correspondientes.

b) Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, para facilitar los procesos de inspección, coordinación y cooperación en materia de seguridad.

c) Explotador de Aeronaves involucradas, para agilizar los procesos administrativos y medidas adicionales de seguridad en la aeronave, si fuese necesario.

7.6.1.3 El Director de Seguridad del Aeropuerto, previamente al embarque o desembarque, velará por la coordinación y el cumplimiento de los requisitos de notificación y todas las medidas de seguridad contempladas en la sección **7.6.2** de este documento, debiendo requerir copias de la autorización de extradición repatriación o deportación, pasaportes, documento de entrega de las autoridades dominicanas a las autoridades que reciban o viceversa, así como cualquier otro documento pertinente.

7.6.2 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD.

7.6.2.1 El CESAC se asegurará que los explotadores de aeronaves y pilotos al mando estén informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados. **(OACI/A-17 N 4.7.3)**

7.6.2.2 El CESAC asegurará que a los explotadores que proporcionen servicios desde dicho Estado incluyan, en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en la que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos. **(OACI/A-17 N 4.7.2)**

7.6.2.3 El CESAC establecerá los siguientes requisitos para los transportistas aéreos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos: **(OACI/A-17 N 4.7.1)**

a) No se transportará ninguna persona bajo coacción a bordo, a menos que esté bajo custodia de uno o más oficiales de la autoridad competente.

b) La autoridad competente u otras personas autorizadas deberán notificar al explotador de aeronave la fecha propuesta para transportar a una persona bajo coacción, por lo menos con veinticuatro (24) horas de antelación, en caso de emergencia, acerca de la identidad de la persona bajo custodia, en qué vuelo se ha dispuesto el transporte y si se le considera peligroso o no.

c) Ningún explotador de aeronave debe aceptar como pasajero a una persona bajo coacción y a su custodia, a menos que se haya convenido previamente con los Estados y los demás explotadores que tengan que intervenir en ruta y en el punto final de destino previsto. En tales casos, debe notificarse al explotador con suficiente antelación, de modo que este pueda hacer los arreglos previos.

d) El explotador de aeronave debe 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.

e) Los oficiales de custodia deben asegurarse de que una persona bajo coacción no lleva consigo contrabando, armas, cerillas, u otros artículos que pudieran ser peligrosos.

f) Los oficiales de custodia deben disponer de medios de sujeción apropiados que se emplearán en el caso de que lo juzguen necesario. En circunstancias normales, no deben sujetar a los pasajeros bajo coacción a ninguna parte de la aeronave, inclusive asientos, mesas, etc.

g) Los oficiales de custodia no deben transportar a bordo de la aeronave, porras, gases lacrimógenos ni otros artefactos similares que puedan incapacitar a una persona.

h) Los oficiales de custodia deben identificarse debidamente ante el personal de seguridad en servicio y el personal auxiliar de a bordo, solicitando que se comuniquen al piloto al mando su presencia a bordo y el asiento que ocupan, debiendo el piloto acusar recibo de esa información.

i) Los demás miembros del personal de seguridad y los pasajeros autorizados a portar armas de fuego a bordo deberán ser advertidos de que viajan también personas bajo coacción y sus custodios, y la ubicación de sus asientos.

j) Las personas bajo custodia deben embarcarse antes que los demás pasajeros y desembarcar después de que estos hayan abandonado la aeronave.

k) Estas personas deben tener sus asientos en la última hilera de la cabina de pasajeros, pero no en un pasillo, ni cerca ni directamente frente a una salida.

l) Estas personas deben tener sus asientos exclusivamente en una hilera de dos o más asientos, y, por lo menos, unos de los oficiales de custodia deben estar sentado entre la persona bajo custodia y el pasillo.

m) Las personas bajo coacción deben ir acompañados y estar vigilados en todo momento, incluso cuando vayan a los baños.

n) No deben servirse bebidas alcohólicas a las custodias ni a la persona bajo coacción mientras se encuentren a bordo de la aeronave.

o) A criterio de los oficiales de custodia puede servirse comida a la persona bajo coacción, pero no proporcionarles cubiertos de metal ni cuchillos.

p) El explotador de aeronave o el capitán de la misma pueden negarse a aceptar persona bajo coacción si, a juicio de los mismos considera que aceptar tal transporte pudiera constituir un riesgo para la seguridad de los demás pasajeros.

q) En caso de que se considere a una persona bajo coacción peligrosa debe exigir como mínimo dos oficiales de custodia por persona. En un mismo vuelo no debería transportarse a más de una persona bajo coacción de esta categoría y sus oficiales de custodia.

r) Cada solicitud del transporte de personas deportadas debe ser evaluada y consultada con los explotadores de aeronaves, para determinar si esa persona constituye una amenaza para la seguridad del vuelo o son necesarias otras medidas tales como el acompañamiento de custodias. En esta categoría pueden incluirse diversas clases:

1) La Dirección General de Migración de la República Dominicana, coordinará el retorno de inmigrantes ilegales con el explotador de la aeronave en uno de cuyos vuelos entraron en el país o concertar arreglos de alternativas para el retiro de tales personas, particularmente cuando no pueda identificarse al transportista aéreo de entrada.

2) El explotador de aeronaves que haya transportado una persona inadmisible por el Estado, será responsable de proveer el retorno de la misma.

3) En caso de deportados o inadmisibles que representen un riesgo para la seguridad en vuelo, serán objetos de los criterios antes mencionados. En caso de que esta categoría de pasajeros no represente riesgo para la seguridad en vuelo, sólo se permitirá un máximo de ocho (8) personas en un mismo vuelo.

7.7. TRANSPORTE DE PERSONAS MENTALMENTE TRASTORNADAS.

7.7.1 El transporte de personas mentalmente trastornadas, se podrá efectuar siempre y cuando no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave. Estos pasajeros deberán viajar acompañados de una persona que cuente con las habilidades necesarias para controlarlo y suministrarle los medicamentos que requiera. Para el efecto se deberá contar con la respectiva autorización médica, la cual deberá ser presentada al personal de tripulación de la aeronave antes del inicio del vuelo.

7.7.2 En el caso en que la persona deba realizar el vuelo bajo el efecto de calmantes o algún tipo de tranquilizante, se deberá tener en cuenta que el tiempo de viaje no sobrepase el tiempo de los efectos del medicamento suministrado.

7.7.3 El acompañante del pasajero deberá ser informado por los empleados del explotador de la aeronave, sobre las medidas a tener en cuenta en caso de emergencia o evacuación de la aeronave y respecto de la responsabilidad de ayudar al pasajero en dichas circunstancias.

7.7.4 Ningún explotador está obligado por este documento a transportar a personas bajo custodia o mentalmente trastornadas.

7.8. EQUIPAJE DE BODEGA.

7.8.1 ACEPTACIÓN Y PROTECCIÓN.

7.8.1.1 El CESAC asegurará que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial se proteja contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. 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)**

7.8.1.2 Los explotadores de aeronaves son responsables que el equipaje de bodega solamente se acepte de pasajeros provistos de un boleto aéreo.

7.8.1.3 Los explotadores de aeronaves son responsables de que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial, sea entregado al CESAC para su inspección.

7.8.1.4 Estarán exento de presentarse en la zona de verificación de equipajes: el Presidente Constitucional de la República, Jefes de Estados y de Gobiernos, el Vicepresidente de la República, el Presidente de la Suprema Corte de Justicia, el Presidente del Senado, Presidente de la Cámara de Diputados, el Cardenal, además de Dignatarios y personalidades en misión oficial que a juicio de la Presidencia de la República o el Ministro de Relaciones Exteriores, sean acreedores de tal dispensa o excepción; sus respectivos cónyuges y descendientes directos, siempre y cuando viajen acompañados del titular a quien se beneficia con la excepción.

7.8.1.5 La lista a que se hace referencia en el párrafo anterior deberá notificarse previamente al explotador de aeronaves y conjuntamente al CESAC 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.

7.8.1.6 El explotador de aeronave o su representante que escolta el equipaje de bodega hacia y desde las aeronaves, estará alerta para impedir que se pongan bultos o paquetes en las cintas transportadoras, contenedores de equipajes o vehículos y que los equipajes cargados en los mismos queden sin vigilancia.

7.8.1.7 La aceptación de equipaje de bodega en lugares fuera de los aeropuertos, deberá realizarse conforme a las medidas y procedimientos establecidos en los respectivos PSA. El equipaje que llega bajo estas condiciones no está exento a la inspección.

7.9. COTEJO DEL EQUIPAJE DE BODEGA CON LOS PASAJEROS.

7.9.1 Los explotadores del transporte aéreo comercial no transportarán el equipaje de pasajeros 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. **(OACI/A-17 N 4.5.4)**

7.9.2 El explotador de aeronaves es responsable de realizar el cotejo del equipaje con los pasajeros e informará al CESAC, en caso de que se transporte equipaje no acompañado, sin el pasajero estar a bordo; dicho equipaje debe presentar un indicador que permita al personal de seguridad que realiza la inspección, identificarlo como tal, a fin de cumplir con la inspección adicional.

7.9.3 El equipaje de bodega de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o por su negativa a someterse al procedimiento de inspección, debe descargarse de la aeronave.

7.9.4 El explotador de aeronaves protegerá toda documentación para etiquetar el equipaje, especialmente la utilizada en el equipaje de mano, si el explotador determina que un equipaje 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.

7.9.5 El explotador de aeronave es responsable de mantener registro del cotejo del equipaje de bodega de origen.

7.9.6 El CESAC, se asegurará que los explotadores del transporte aéreo comercial transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con la norma pertinente y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el transportista aéreo. Debiendo dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo. **(OACI/A-17 N 4.5.6)**

7.10. INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA.

7.10.1 El CESAC realizará la inspección de todo equipaje de bodega de origen, antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida. **(OACI/A-17 N 4.5.1)**

7.10.2 El CESAC realizará la inspección de todo equipaje antes de cargarlo a bordo de la aeronave que realice operaciones de aviación general.

7.10.3 Si durante la inspección se detectan artículos sospechosos o prohibidos que requieran que se haga una inspección manual del equipaje facturado de un pasajero, o cuando cualquiera de los organismos de seguridad del Estado así lo entienda, se hará en presencia del pasajero y de un representante del explotador de aeronaves. A tales fines, el Explotador u Operador de Aeropuerto en coordinación con el CESAC será responsable de habilitar áreas específicas donde se realizarán estos chequeos, las cuales estarán bajo vigilancia de un circuito cerrado de televisión (CCTV), independientemente del organismo que efectúe la misma.

7.10.4 Para la inspección de los equipajes de bodega, se deberán utilizar los equipos de seguridad, tales como: MRX, inspecciones aleatorias, inspecciones con unidades caninas k-9 de detección de explosivos, entre otros, cuyas características estarán contenidas en las Directivas de seguridad dictadas por el CESAC. **(OACI/A-17 N.4.5.2)**

7.10.5 El personal de inspección deberá llevar a cabo registros manuales aleatorios del equipaje de bodega, a fin de aplicar una medida de seguridad disuasiva adicional. El aumento de inspecciones se realizará en respuesta a una intensificación de la amenaza a la aviación civil, lo cual se detalla en los planes de contingencia de los PSA.

7.10.6 En caso de una interrupción de la energía eléctrica o falla del equipo de inspección, la inspección debe realizarse manualmente.

7.10.7 Los explotadores de aeronaves serán responsables de asegurarse que, los envíos presentados como equipaje por servicios de mensajería para su transporte en aeronaves de pasajeros, sean inspeccionados de la misma manera que el equipaje de bodega.

7.11.EQUIPAJE DE BODEGA DE TRANSBORDO.

7.11.1 El CESAC, realizará la inspección del equipaje de bodega destinado al transbordo antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, 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. **(OACI/A-17 N.4.5.5)**

7.11.2 El CESAC exigirá que los explotadores de aeronaves de transporte comercial, transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con las normativas de la sección **7.10,** y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el transportista aéreo. Se debe dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo. **(OACI/A-17 N 4.5.5)**

7.11.3 El CESAC elaborará y mantendrá actualizado el listado de artículos prohibidos de acuerdo a normativas nacionales e internacionales y a los resultados obtenidos de las evaluaciones de riesgos y amenazas.

7.12.ALMACENAMIENTO DEL EQUIPAJE.

7.12.1 Las zonas de almacenamientos para depositar equipajes que se establezcan en las zonas de seguridad restringidas, deben ser seguras contra la manipulación e intromisión de personas no autorizadas.

7.12.2 Todo equipaje antes de su almacenamiento en las zonas establecidas para tales fines, debe ser sometido a inspección por el CESAC y en los casos de ser reenviado, someterlo a una nueva inspección antes de abordar en la aeronave.

7.13 CARGA, CORREO Y OTROS ARTÍCULOS TRANSPORTADOS EN AERONAVES.

7.13.1 Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos u otras entidades a fines, facilitarán las instalaciones apropiadas para el manejo de carga, correo y otros artículos a ser transportados en aeronaves, de manera que proporcionen suficiente seguridad para impedir la introducción de armas, explosivos, sustancias u otros artefactos peligrosos; a la parte aeronáutica, zonas de seguridad restringidas y las aeronaves, las cuales estarán bajo vigilancia de un circuito cerrado de televisión (CCTV).

7.13.2 Para la inspección de la carga, correo y otros artículos transportados en aeronaves, se deberán utilizar los equipos de seguridad, entre otros, tales como: MRX, verificación visual, inspección física/registro manual, inspecciones aleatorias, inspecciones con unidades caninas k-9 de detección de explosivos, detección de trazas de explosivos, cuyas características estarán contenidas en las directivas de seguridad dictadas por el CESAC.

7.13.3 El CESAC se asegurará de que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones del transporte aéreo comercial. **(OACI/A-17 N 4.6.1)**

7.13.4 El CESAC se asegurará que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave. **(OACI/A-17 N. 4.6.3)**

7.13.5 El CESAC 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)**

7.13.6 El CESAC se asegurará de que, cuando se realice inspección de carga y correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío. **(OACI/A-17 N. 4.6.10)**

7.13.7 El CESAC mediante supervisiones, patrullajes, inspecciones y auditorías de seguridad, entre otros métodos que se considere apropiados, se asegurará que los explotadores de aeronaves les brinden la protección adecuada a la carga y el correo después de aplicarse los controles de seguridad, hasta que la misma sea transportada a las aeronaves del transporte aéreo comercial.

7.13.8 El CESAC en coordinación con los explotadores de aeronaves será responsable, y adoptará medidas para asegurarse que toda la carga, el correo, las encomiendas de mensajería y por expreso, y cualesquiera otros artículos sean inspeccionados antes de cargarlos en las aeronaves. Los artículos médicos, de salvamento, con valor de prueba o científico, los contenedores de crematorios y animales vivos, serán exentos de la inspección si los mismos están acompañados de la documentación oficial y legal; ésta deberá indicar su contenido, y que no representa ningún peligro al ser humano o a la integridad de la aeronave. El CESAC deberá verificar dicha documentación.

7.13.9 Los controles de seguridad que deben aplicarse a la carga aérea, los paquetes de mensajerías, las encomiendas express y el correo, tanto en períodos normales como de intensificación de amenaza, se basarán en una evaluación de riesgos de seguridad y figurarán en los respectivos planes de contingencias de los aeropuertos.

7.13.10 En caso de que se encuentren carga y correo sin atención o exista evidencia de que su integridad se ha visto comprometida, se inspeccionará nuevamente antes de ser transportada en una aeronave.

7.13.11 El CESAC se asegurará de que la carga y el correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en su territorio. **(OACI/A-17 N 4.6.9)**

7.13.12 La carga y el correo de exportación antes de su almacenamiento en las zonas de seguridad restringida establecidas para tales fines, deben ser sometidos a inspección por el CESAC y al reenviarse someterlo a una nueva inspección antes de abordar en la aeronave, sino estuvieron protegidos de interferencias no autorizadas con medidas aceptadas por el CESAC o cuando se tenga alguna información de manipulación.

7.13.12.1 Las medidas de seguridad de protección que deben tener la carga y el correo de exportación ya inspeccionada por el CESAC, y que ameriten ser reenviada abordo de la aeronave, deberán estar protegidas bajo las siguientes condiciones de seguridad, sin que estas sean limitativas:

a) Estén monitoreada permanentemente bajo el sistema CCTV,

b) Protegidas con barreras físicas (jaulas),

c) Triple candados, cuyas llaves estarán bajo control del CESAC, DNCD y el operador del depósito, e

d) Iluminación permanente,

7.13.12.2 Dicha carga será reinspeccionada siempre y cuando se detecte lo siguiente, sin que las mismas sean limitativas:

a) Jaulas o depósitos de almacenamiento de carga y correo rotos o signos de manipulación indebida y sin vigilancia física o CCTV,

b) Candados de las jaulas rotos, con signos de violación o sin los mismos,

c) Falta de documentación que legitime que dicha carga fue inspeccionada por el CESAC,

d) Información de inteligencia que indique que la carga es sospechosa o está comprometida.

7.13.13 El CESAC se asegurará de que la carga y el correo que haya sido objeto de inspección dispongan de un estatus o declaración de seguridad que los acompañará por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura. **(OACI/A-17 N.4.6.8)**

7.13.14 El CESAC exigirá y supervisará que los explotadores de aeronaves o su representante guarden registros de la declaración de seguridad de la carga por un tiempo mínimo de 30 días.

7.14 PROVISIONES, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTOS DE AERONAVES.

7.14.1 El CESAC se asegurará que el aprovisionamiento de a bordo, los suministros y piezas de repuestos que deban ser transportados en vuelos comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados, que podrán 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)**

7.14.2 Las empresas de servicios de aprovisionamiento, suministro y piezas de repuestos de a bordo de aeronaves, deben cumplir con los siguientes requerimientos:

a) Aplicar procedimientos de seguridad en los edificios en donde se preparen las provisiones y suministros, se almacenen y despachen. En estos lugares se realizarán inspecciones para asegurar que ningún artefacto o arma se esconde entre los envíos.

b) Aplicar procedimientos de seguridad durante el transporte y entrega de provisiones, suministros y piezas de repuesto a la aeronave pertinente, para garantizar la seguridad de los envíos; una vez inspeccionado y cargado, deberán precintar los receptáculos o carritos de comida y el vehículo, para evitar la manipulación o contaminación de los mismos, hasta su embarque.

c) Instalar cámaras de vigilancia con su sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV).

7.14.3 El explotador de aeronaves o su representante al recibir envíos para provisiones o suministros, debe asegurarse de que todo lo cargado en la aeronave ha sido correctamente asignado a ese vuelo y no ha habido ninguna intromisión.

7.14.4 El CESAC se asegurará que las empresas de aprovisionamiento de a bordo que proporcionen servicios en los aeropuertos del territorio dominicano hayan establecido, apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad por escrito en idioma español, que cumpla con los requisitos del PNSAC y PSA, (Ver Apéndice 3 del PNSAC, Modelo Programa de Seguridad de las Provisiones, Suministros y Piezas de Repuestos de Aeronaves).

7.14.5 Las compañías de servicios de aprovisionamiento a bordo, establecidas fuera del aeropuerto, se asegurarán de que las provisiones de a bordo se protejan del acceso no autorizado mientras estén en ruta desde las instalaciones de dicho servicio, hasta el aeropuerto.

7.14.6 Los explotadores de aeronaves o su representante serán responsables de la aplicación de controles de seguridad apropiados para COMAT y COMAIL que sean transportados en vuelos comerciales. Todo el COMAT y COMAIL que se transporte en vuelos comerciales de pasajeros, deberá ser inspeccionado por el CESAC, antes de subir a bordo de las aeronaves, bajo los mismos criterios aplicables a la carga aérea.

7.14.7 El COMAT y COMAIL que vaya a ser almacenado en la zona de seguridad restringida, será inspeccionado antes de su almacenamiento e igualmente cuando vaya a ser transportado a bordo de la aeronave.

7.14.8 El CESAC se asegurará que las mercancías y los suministros que se introduzcan en la zona de seguridad restringida se sometan a inspección de forma continua, pudiendo utilizar uno o más métodos de inspección, tales como: MRX, MMTD, Unidades Caninas de Detección de Explosivos, entre otros. **(OACI/A-17 N 4.6.7)**

CAPÍTULO 8

EQUIPOS DE SEGURIDAD.

8.1 GENERALIDADES.

8.1.1 El CESAC, utilizará equipos de seguridad cuando corresponda para en la medida que sea practicable desde el punto de vista operacional, técnico y financiero, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil.

8.1.2 El CESAC fomentará en la medida de lo posible, la investigación y elaboración de nuevos equipos, procesos y procedimientos de seguridad que cumplan mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil y cooperar al respecto con otros Estados que lo requieran. **(OACI/A-17 MR 2.5.1)**

8.1.3 El CESAC procurará siempre que sea posible que, en el desarrollo de nuevos equipos de seguridad, se tomen en cuenta los principios relativos a factores humanos. **(OACI/A-17 MR 2.5.2)**

8.1.4 En los PSA, PSEA y programas de seguridad de otras entidades, se describirán los detalles relativos a la tecnología: características, cantidad y ubicación de los equipos de seguridad u otras herramientas o medios que se utilizan para las medidas preventivas de seguridad de la aviación civil.

8.1.5 La utilización de unidades caninas entrenadas para la detección de sustancias, artefactos explosivos o peligrosos que puedan utilizarse para la comisión de actos de interferencia ilícita, deberán ajustarse a las normas de calificaciones determinadas en el PNISAC y en el Manual de Entrenamiento y Evaluación de las Unidades K-9.

8.1.6 El CESAC, se asegurará que los equipos tecnológicos utilizados en la aplicación de medidas de seguridad hayan sido objeto de validación antes de su implementación y se verificarán de forma periódica cada 24 meses.

8.1.7 El CESAC, procurará en la medida de lo posible que los explotadores u operadores de aeropuertos, consideren el uso de equipos de seguridad avanzados, cuando invierta en nuevos equipos, para alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación civil. **(OACI/A-17 MR 2.5.4)**

8.2 ADQUISICIÓN

8.2.1 El CESAC establecerá mediante Directivas de Seguridad, los criterios nacionales relativos a las características tecnológicas para la adquisición de equipos de seguridad de la aviación civil, incluyendo las normas mínimas básicas para el equipo de rayos X, utilizado en la inspección del equipaje, vehículos, carga y correo; detectores de metales pórtico; detectores de metales manuales; detector de trazas de múltiples modos y otros equipos de seguridad que se utilicen o se prevea instalar.

8.3 CALIBRACIÓN Y REGLAJE

8.3.1 Las entidades que utilizan los equipos de seguridad deberán mantener los detectores de metales pórtico calibrados, para detectar en un estado normal de operación y en las diferentes posiciones establecidas en este documento, la concentración de metales que contiene la OTP y los niveles de sensibilidad serán aumentados de acuerdo a la evaluación de riesgos o amenaza determinada por el CESAC.

8.3.2 Los reglajes de los detectores de metales de pórtico deben permitir la detección de la OTP en cuatro posiciones sobre el cuerpo. El cilindro de la OTP debe apuntar hacia abajo en cada posición. Las posiciones sobre el cuerpo son:

a) En la axila derecha.

b) En la cadera derecha.

c) En la cintura, en el centro de la espalda.

d) En la parte interior del tobillo derecho.

8.3.3 Debe haber un mínimo de 10 pasadas por los detectores de metales pórtico con la pieza de ensayo operacional (prueba). Para cada posición del cuerpo; cinco pasadas en un sentido y cinco en sentido opuesto. No debe estar presente ningún otro metal en la persona que realiza los ensayos. Estos ensayos han de repetirse si es necesario modificar el reglaje. El reglaje no deberá modificarse durante el ensayo.

8.3.4 La OTP debe disparar la alarma de los detectores de metales de pórtico por lo menos ocho de diez veces para cada posición. Si la detección de la OTP no es adecuada, debe aumentarse la sensibilidad hasta que lo sea.

8.3.5 No debe disminuirse la sensibilidad por debajo del valor mínimo asignado a los detectores de metales tipo pórtico. Si se considera que el índice de rechazo de personas inspeccionadas establecidas no es admisible al reglaje mínimo, debe informarse al fabricante de los detectores de metales pórtico y al CESAC.

8.3.6 Este procedimiento de reglaje de los detectores de metales de pórtico debe realizarse durante la instalación del equipo por primera vez, cambio de posición, al inicio de la operación y cuando se presente una falla del suministro de la energía eléctrica.

8.3.7 Las entidades que utilizan los equipos de seguridad deberán medir el rendimiento de las máquinas de rayos X utilizando la pieza de ensayo combinada (CTP); estos ensayos determinarán si el aparato de rayos X satisface los requisitos establecidos en la Directiva de Seguridad emitida por el CESAC.

8.3.8 La CTP ha de colocarse en la cinta transportadora y pasar por la máquina por lo menos una vez al día, antes de que se utilice el equipo para inspeccionar artículos o después de que el equipo de rayos X haya sido cambiado o haya sufrido falla de la energía eléctrica, para asegurarse de que el equipo funciona correctamente. Si la imagen es satisfactoria entonces el equipo puede ser utilizado.

8.3.9 Las entidades que utilizan los equipos de seguridad deberán mantener registros de los ensayos diarios realizados a los mismos, donde figure: fecha, hora, tipo de equipo, número de serie, reglaje, posición del equipo, nombre del supervisor y el evaluador; los mismos deberán mantenerse archivados en un lugar seguro al momento de solicitarse para verificación.

8.4 UTILIZACIÓN Y MANTENIMIENTO.

8.4.1 El CESAC en coordinación con el Explotador u Operador de Aeropuerto u otra entidad que haya proporcionado equipos de seguridad, establecerán un procedimiento para asegurarse que el uso de los mismos esté acorde con las recomendaciones de los criterios nacionales relativos a las características tecnológicas establecidas por el CESAC mediante Directivas de Seguridad. Estos procedimientos deben figurar en los PSA, PSEA y programas de seguridad de otras entidades que utilicen éste tipo de equipos.

8.4.2 Estos procedimientos deberán especificar las pruebas y ensayos ordinarios necesarios para la puesta en servicio y verificación del buen funcionamiento de los equipos de inspección y mantener registro de los mismos.

8.4.3 Los explotadores de aeropuertos que proporcionen los equipos de seguridad para ser utilizados por el CESAC, establecerán calendarios de mantenimientos preventivos y contra defectos a fin de que estos funcionen en óptimo estado, conservando registros de dicho mantenimiento.

8.4.4 Las entidades que utilizan equipos de seguridad deben disponer de técnicos adecuadamente calificados para llevar a cabo el mantenimiento necesario de los mismos, conservando registros de dicho mantenimiento.

8.4.5 El CESAC supervisará la operación correcta de los equipos de inspección que sean operados por otras entidades.

8.5 SISTEMAS DE VIGILANCIA DE CIRCUITO CERRADO DE TELEVISIÓN (CCTV).

8.5.1 Las entidades que operen en los aeropuertos, antes de instalar cámaras de vigilancia de circuito cerrado de televisión en sus instalaciones, deberán de solicitar su autorización al CESAC.

8.5.2 Las entidades que operen un sistema de circuito cerrado de televisión de seguridad en los aeropuertos, deberán mantener registros de grabación por un período no menor de noventa (90) días, a disposición de los organismos de seguridad del Estado, para cuando les sean requeridos.

8.5.3 Las entidades que operen un sistema de circuito cerrado de televisión de seguridad en los aeropuertos, deberán notificar inmediatamente al CESAC cuando dichos equipos estén fuera de servicio y las causas que lo provocaron, así como también su puesta en servicio nuevamente.

8.5.4 El CESAC emitirá mediante Directiva de Seguridad, los requisitos para la adquisición e instalación del sistema de cámaras de vigilancia de circuito cerrado de televisión (CCTV).

8.5.5 Las entidades que operen un sistema de circuito cerrado de televisión en los aeropuertos, deberán mantener la confidencialidad de las grabaciones archivadas en su sistema, acorde a la normativa **8.5.2**, citada precedentemente y no podrán ser divulgadas por ningún medio y bajo ninguna circunstancia a terceros, salvo en el caso en que una entidad de seguridad del Estado la solicite por la vía correspondiente, de conformidad a lo establecido en la Ley 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.

8.5.6 Las solicitudes y entrega de copia de las grabaciones de los Sistemas de Circuito Cerrado de Televisión (**CCTV**), a los organismos y entidades, para fines de investigación, deben ser canalizadas a través del CESAC.

CAPÍTULO 9

PERSONAL.

9.1 PERSONAL DE SEGURIDAD.

9.1.1 GENERALIDADES.

9.1.1.1 Personal de Seguridad lo componen todas aquellas personas responsables de la implementación de las siguientes medidas de seguridad:

a) Control de acceso.
b) Vigilancia y patrullaje.
c) Seguridad de las aeronaves.
d) Custodia y escolta de la carga y equipajes de bodega.
e) Escolta de pasajeros.
f) Seguridad en vuelo (tripulación de cabina y de vuelo).
g) Inspección de personas, equipaje de mano o sus pertenencias.
h) Inspección de equipajes de bodega, carga y correo.
i) Inspección de vehículos.
j) Procedimientos relativos a suministros para servicio de a bordo y suministros de explotadores de aeronaves y aeropuertos.
k) Instrucción de seguridad de la aviación civil.
l) Supervisión de seguridad.
m) Actividades de control de calidad AVSEC.
n) Gestión de la seguridad de la aviación civil.

9.1.1.2 Las calificaciones y requisitos de instrucción para el personal de seguridad están definidas en el PNISAC.

9.2 CONTRATACIÓN.

9.2.1 Las entidades que empleen personal para ejercer funciones de seguridad de la aviación civil y personal con acceso a información delicada relacionada con la seguridad de la aviación civil, deben asegurarse de que el empleado o candidato debe tener carácter idóneo y suficiente integridad para que pueda encomendársele dichas funciones; debiendo cumplir con las normativas de este documento, incluso si el empleo anterior estaba relacionado con la seguridad de la aviación u otras funciones en la industria aeronáutica, autoridades de policía o militares.

9.3 FORMULARIO DE SOLICITUD.

9.3.1 Todos los candidatos que traten de obtener empleo o de ser considerados para funciones de seguridad de la aviación civil, completarán un formulario de solicitud dando los detalles respecto a un período de diez (10) años, acerca de lo siguiente:

a) Datos generales del solicitante: nombres, apellidos, número de cédula de identidad personal o pasaporte, dirección permanente, número de teléfono, fecha de nacimiento, lugar de nacimiento, nacionalidad, estado civil, sexo, edad, color de piel, color de los ojos, color del pelo, tipo de sangre, estatura y peso.

b) Datos generales del padre y de la madre: nombres, apellidos, número de cédula, dirección permanente y número de teléfono.

c) Datos generales del cónyuge e hijos: nombres, apellidos, número de cédula, dirección permanente y número de teléfono.

d) Nivel de educación.

e) Instrucción AVSEC recibida.

f) Tres (3) últimos empleos: nombre de la empresa, nombre del empleador, supervisor inmediato, cargo que desempeñaba, período y último sueldo.

g) Una declaración de que la información es completa y precisa, aceptando que, si presenta de forma falsa o equívoca los hechos, ello bastaría para rechazarle para el empleo o incluso para iniciarle una causa disciplinaria.

h) Firma del candidato y fecha.

9.3.1.1 Al formulario debe incorporarse lo siguiente:

a) Fotografía tamaño 2” X 2”, reciente.

b) Acta de nacimiento certificada y legalizada.

c) Copia de la cédula de identidad personal o del pasaporte.

d) Certificación de bachiller emitida por el Ministerio de Educación o su equivalente.

e) Certificación de no antecedentes penales emitido por la Procuraduría General de la República (o del país que corresponda, en caso que sea extranjero).

f) Autorización del candidato para que se consulte a sus anteriores patronos, establecimientos didácticos, organismos del gobierno y referencias personales para verificar la información proporcionada por el mismo.

9.3.1.2 La entidad contratante debe conservar el formulario de solicitud mientras el candidato continúe empleado en la compañía y a requerimiento del CESAC, cuando sea necesario.

9.3.1.3 En caso de que la entidad contratante prescinda de los servicios del empleado o que éste haya renunciado, mantendrá por un período mínimo de doce (12) meses los expedientes del mismo.

9.4 ENTREVISTA.

9.4.1 Una persona responsable, idóneamente entrenada, entrevistará a cada candidato, asegurándose de que éste comprende lo siguiente:

a) Importancia de tener buenos antecedentes, en cuanto a su carácter.

b) Repercusiones plenas de la declaración hecha en el formulario de solicitud.

9.4.2 Durante la entrevista, la persona que la dirige, debe observar los siguientes aspectos:

a) Determinar los motivos por los que se ha dejado el empleo anterior.

b) Asegurar de que no se omita mencionar períodos de tiempo previos.

c) Tratar de obtener ulterior información pertinente, según lo dicte el CESAC.

9.4.3 Cuando se identifiquen que faltan elementos en los antecedentes de empleo del candidato, o cuando no parezca probable que pueda obtenerse verificación de la información proporcionada, el entrevistador indagará acerca de:

a) Los detalles de las personas idóneas que puedan confirmar los hechos.

b) Otras formas independientes de documentos idóneos de confirmación.

9.5 VERIFICACIÓN.

9.5.1 El CESAC se asegurará que:
(OACI/A-17 N. 3.5.2)

a) 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 seguridad 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;

b) se apliquen a las mencionadas personas verificaciones de antecedentes periódicas, por lo menos una vez cada doce (12) meses, por sospechas o por requerimiento de la autoridad competente; y

c) 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 restringidas y el acceso a información delicada de seguridad de la aviación.

9.5.2 El CESAC se asegurará que todos los programas de instrucción en seguridad de la aviación para el personal que desempeñe funciones en el PNSAC, comprendan una evaluación de las competencias que deben adquirirse y mantenerse para la instrucción inicial y periódica. **(OACI/A-17 N. 3.4.2)**

9.5.3 Antes de que se ofrezca empleo al candidato, se obtendrá una confirmación por escrito de todos los patronos anteriores, centros educativos, etc., que figuren en la lista presentada por el candidato acerca de lo siguiente:

a) Todas las fechas indicadas son precisas.

b) No se conoce nada acerca del candidato que sugiera falta de seguridad o que represente de cualquier otro modo, que no es idóneo para su empleo en funciones de seguridad de la aviación civil.

9.5.4 Cuando un candidato haya nombrado como garantes a determinadas personas, se confirmará la buena fe de cada una de estas personas y se tratará de obtener una verificación de cada uno de los garantes nombrados.

9.5.5 Cuando el candidato haya presentado otros medios de prueba, serán examinados y convenientemente verificados. Cuando la verificación de los garantes o de otros medios de prueba sea imposible, se pedirá al candidato que proporcione otros garantes u otras pruebas, cuya verificación será según lo determine el CESAC.

9.6 IDONEIDAD FÍSICA Y MENTAL.

9.6.1 Todas las personas a las que se contrate para un empleo en funciones de seguridad de la aviación civil, deben estar en buenas condiciones de salud física y mental, en la medida necesaria, para desempeñar funciones de seguridad a un nivel adecuado. Cuando se requiera certificar la condición de salud, este reconocimiento médico deberá realizarse por una persona que esté facultada legalmente para ejercer en el campo pertinente, en la República Dominicana.

9.6.2 Las normas básicas de salud física que deben satisfacer los candidatos son las siguientes:

a) **Agudeza visual**: poder leer correctamente, con o sin gafas o lentes de contacto, un número de matrícula de vehículo o letrero similar a 23 m de distancia y ser capaz de leer las etiquetas de botellas de alcohol y de aerosol a una distancia que el mismo candidato determine entre 30 y 50 cm.

b) **Percepción de colores**: tener suficiente percepción de colores para poder utilizar equipo de rayos x de colores e inspeccionar pases con códigos de color.

c) **Agudeza auditiva**: ser capaz con o sin ayudas auditivas de escuchar comunicaciones de radio y por teléfono, señales auditivas emitidas por el equipo de seguridad y un promedio de voz humana en conversación a una distancia de 2,5 metros en una sala sin ruidos.

d) **Sentido del olfato**: ser capaz de distinguir olores.

e) **Pericias en comunicación**: no tener ningún impedimento de conversación que imposibilite comunicarse con rapidez y eficacia y tener un dominio razonable del idioma español, tanto oral como por escrito.

f) **Percepción y toma de conciencia**: tener potencia de observación y concentración suficiente para observar, identificar y actuar respecto a información, circunstancias o imágenes de forma eficaz.

g) **Dependencia de sustancias químicas**: no depender del alcohol o de sustancias ilícitas; y debería considerarse particularmente cada miembro del personal al que se hayan prescrito medicinas para asegurarse de que no está negativamente influenciada su capacidad para desempeñar sus funciones.

9.7 LAS DECISIONES.

9.7.1 Todas las decisiones relativas a la idoneidad de un candidato para ser empleado en funciones de seguridad de la aviación civil, deben adoptarse a nivel ejecutivo de la organización. Al adoptar tales decisiones, el ejecutivo debe tener plena y adecuadamente en cuenta la información obtenida durante el proceso de verificación y acerca de los períodos respecto a los cuales no fue posible obtener una verificación plena.

9.8 REGISTROS DE ANTECEDENTES.

9.8.1 En el expediente del candidato contratado para ejercer funciones de seguridad de la aviación civil, deben registrarse:

a) Los detalles de la entrevista con el candidato.

b) Si el proceso de verificación se realizó adecuadamente.

c) Los resultados, incluidas las conclusiones a las que se llegó respecto a cualquier período para el cual no fue posible ninguna verificación.

d) Si se realizó una evaluación suficiente de las condiciones físicas del candidato para comprobar que estaba en condiciones de desempeñar las funciones requeridas.

e) Nombre y cargo del ejecutivo que adoptó la decisión relativa a la idoneidad del candidato.

9.9 EMPLEO POR UN PERÍODO DE PRUEBA.

9.9.1 Los empleadores pueden permitir que los candidatos inicien un período de empleo a título de prueba, ejerciendo funciones de seguridad de la aviación civil, antes de que se haya completado el procedimiento de plena verificación y previo haber cumplido con la capacitación adecuada, conforme al PNISAC. En estos casos deberían seguirse las siguientes directrices:

a) La verificación de antecedentes debe abarcar un período de diez (10) años anteriores o desde la fecha que el candidato tuviera la mayoría de edad.

b) El procedimiento completo de verificación ha de concluirse en un plazo de cuarenta y cinco (45) días.

c) El empleo a título de prueba ha de limitarse a un período máximo de tres (3) meses.

9.10 EMPLEO PARA FUNCIONES ADMINISTRATIVAS Y DE SUPERVISIÓN.

9.10.1 Además de los procedimientos normales de contratación, las personas que hayan sido seleccionadas para ocupar cargos administrativos o de supervisión, habrán de poseer o adquirir la pericia de liderazgo adecuada, que es necesaria para estas funciones, además de poseer experiencia y calificaciones adecuadas en materia de seguridad. Estas personas deben ser capaces de supervisar efectivamente el desempeño del personal de seguridad.

9.11 SELECCIÓN.

9.11.1 El procedimiento para la selección del personal debe estar basado en la descripción de las características del puesto de trabajo, en los siguientes términos:

a) Requisitos de las tareas.

b) Procedimientos implicados.

c) Funciones por desempeñar.

d) Competencia del personal (conocimiento, pericia y habilidad).

e) El entorno organizacional dentro del cual ha de desempeñar tales funciones.

9.12 INSTRUCCIÓN.

9.12.1 El CESAC se asegurará de la formulación y ejecución de una política nacional de instrucción 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 de instrucción estará diseñada para garantizar la eficacia del PNSAC. **(OACI/A-17 N. 3.4.1)**

9.12.2 El CESAC es la autoridad competente de la capacitación del personal que va a realizar funciones de seguridad en los aeropuertos, conforme a las diferentes categorías AVSEC establecidas en el PNISAC. En lo que respecta a la instrucción periódica, será responsabilidad de las entidades que participan o aplican los diversos aspectos del PNSAC.

9.12.3 El CESAC garantizará el desarrollo e implementación de programas de certificación que asegure que los instructores estén calificados en los temas aplicables de acuerdo con este documento. **(OACI/A-17 N. 3.4.3)**

9.12.4 El personal de seguridad, después de su certificación inicial, se volverá a certificar cada veinticuatro (24) meses, para la cual recibirá previamente instrucción periódica, evaluaciones médicas, verificación de antecedentes y prueba de antidoping.

9.12.5 La Certificación del personal de seguridad, puede ser revocada temporal o permanentemente por los siguientes casos, debidamente comprobados:

a) Inhabilidad física y/o mental que impida realizar sus funciones.

b) A quienes se le haya impuesto una medida de coerción mientras dure el proceso.

c) Una sentencia que haya adquirido la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada.

d) Mal desempeño en el ejercicio de sus funciones.

e) Consumos y tráfico de sustancias ilícitas.

f) Cometer acciones u omisiones que atenten contra la seguridad de la aviación civil.

9.13 DESARROLLO DE LA CARRERA.

9.13.1 Las entidades deben desarrollar actividades de motivación individual y de grupos, como filosofía institucional para procurar que los objetivos y valores de los funcionarios estén alineados con los objetivos de la organización.

9.13.2 Los siguientes factores pueden ser considerados para motivar al personal:

a) Seguridad y satisfacción respecto al empleo.
b) Perspectivas de carrera.
c) Desafíos y variedades en el empleo.
d) Salarios.
e) Autoridad de decisión.
f) Horario de trabajo.
g) Nivel de estrés.
h) Reconocimiento de la buena actuación.
i) Sanciones por mal desempeño.
j) Definición de funciones y responsabilidades.
k) Instrucción y entrenamiento continuo.

9.13.3 Los planes de carrera están contenidos en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC).

9.13.4 Los planes de carrera tienen que presentar los criterios de selección y los marcos de tiempo prescritos en una secuencia lógica, a fin de que los empleados reconozcan fácilmente oportunidades y perspectivas de ascenso. Para desarrollar el plan de carrera, la organización debe:

a) Revisar constantemente las calificaciones de contratación.
b) Revisar periódicamente los métodos de instrucción y evaluar los programas de instrucción.
c) Utilizar al máximo los recursos humanos, las instalaciones y servicios.
d) Mejorar la supervisión y gestión.
e) Proporcionar motivación e incentivos para la actuación del personal.

9.13.5 Con este nivel de apoyo de la organización, los instructores pueden informar adecuadamente a los empleados acerca de las oportunidades y alentarlos a comprometerse. Dichas medidas aumentarán la calidad del servicio de la organización.

9.14 PERSONAL DE NO SEGURIDAD.

9.14.1 GENERALIDADES.

9.14.1.1 El personal que no sea el de seguridad puede ser definido como:

a) Todo personal que no realice tareas de seguridad de la aviación civil (AVSEC), que se otorgue acceso a zonas de seguridad restringidas.

b) Todo personal (personal de tierra), empleado por una entidad aeroportuaria, explotador de aeronaves, agente expedidor, agente de carga, autoridad postal o proveedor de control de tránsito aéreo (ATC) que desempeñe funciones relacionadas con las operaciones de aviación civil y pueda como tal participar en la aplicación de medidas de seguridad.

9.14.1.2 Las disposiciones de instrucción y requerimientos para el personal de no seguridad están definidas en el PNISAC.

9.14.2 SELECCIÓN.

9.14.2.1 Todas las entidades relacionadas con el sistema nacional de seguridad de la aviación civil, deberán seguir los procedimientos especificados en este documento antes de la contratación, basados en atributos tales como fiabilidad, reputación y capacidad.

9.14.2.2 El personal empleado por dichas entidades, especialmente aquellos que requieren acceso a las zonas de seguridad restringidas, por razones de seguridad deberán estar sujeto a revisión de antecedentes durante el proceso inicial de selección y nueva vez en intervalos regulares, de acuerdo a este documento.

9.14.3 INSTRUCCIÓN.

9.14.3.1 El personal que no sea el de seguridad recibirá una instrucción inicial y periódica en seguridad de la aviación civil, encaminada a promover la conciencia respecto a los riesgos para la seguridad. La instrucción para dicho personal está basada en el interés de que notifiquen a las autoridades pertinentes todo incidente que plantee amenaza a la seguridad de la aviación civil.

9.14.3.2 El personal que no sea el de seguridad, deberá recibir instrucción indicada para grupos definidos en el PNISAC, en el que también se definen los módulos de instrucción asignados a cada grupo.

9.14.3.3 La instrucción debe orientarse en la concienciación respecto a la seguridad de la aviación civil, cuya elaboración exige que se examinen debidamente las áreas de responsabilidad de cada grupo. Los programas de sensibilización para los grupos son siguientes:

a) Organismos de seguridad del Estado.
b) Seguridad auxiliar (se refiere a las entidades de seguridad distintas a la del Estado).
c) Personal de los Explotadores u Operadores del Aeropuerto.
d) Personal de tierra de explotador de aeronaves.
e) Tripulación de vuelo y personal auxiliar de a bordo de los explotadores de aeronaves.
f) Personal de correos.
g) Personal de aviación general y trabajos aéreos.
h) Administradores y supervisores de suministro de combustibles.
i) Personal de protocolo y otras agencias que tratan VIP.
j) Personal de aduanas y agricultura.
k) Concesionarios y arrendatarios en aeropuertos.

9.14.3.4 El CESAC, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, emitirán avisos de seguridad dirigidos al público viajero, a los fines de informar sobre las medidas de seguridad de la aviación civil.

9.14.3.5 La instrucción de concienciación de seguridad contiene dos niveles:

1. Un nivel inicial para familiarizar al personal que solicite un pase de control de acceso de un aeropuerto, a cargo del Explotador u Operador de Aeropuerto, lo cual tendrá un tiempo mínimo de instrucción de treinta (30) minutos; y

2. Un segundo nivel para introducir procedimientos de seguridad de la aviación civil a cargo del CESAC, incluyendo la importancia de un ambiente seguro en el aeropuerto, lo cual tendrá un tiempo mínimo de instrucción de treinta (30) minutos. La instrucción inicial se impartirá antes de emitírsele al beneficiario el carné de identificación permanente del aeropuerto y periódica cada doce (12) meses.

9.14.3.6 La instrucción inicial y periódica consistirán en instrucción en aulas y de ser posible, instrucción en el terreno. Los alumnos podrían ser sometidos a exámenes sobre sus conocimientos de estos procedimientos.

9.14.3.7 El CESAC, exigirá que las entidades que tengan funciones en los distintos aspectos del PNSAC, fomenten, desarrollen y pongan en práctica medidas y mecanismos que contribuyan a crear una cultura de seguridad sólida y eficaz. **(OACI/A-17 MR. 3.4.7).**

CAPÍTULO 10

RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA.

10.1 GENERALIDADES.

El CESAC, en coordinación con los explotadores u operadores de aeropuertos, los explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios privados de seguridad de la aviación civil, consignatarios de aeronaves, empresas de suministros y aprovisionamiento de a bordo de aeronaves, los servicios de tránsito aéreo y arrendatarios tienen la responsabilidad de implementar según corresponda la tarjeta de acción de los planes de contingencia de los PSA, dar instrucciones al personal sobre el mismo, instalar sistemas de comunicaciones, a fin de responder a actos de interferencia ilícita que ocurran en el territorio nacional o lo afecten y que puedan menoscabar la seguridad de la aviación civil en la República Dominicana.

10.2 RESPONSABILIDADES.

10.2.1 El CESAC como autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, designada por el Estado Dominicano, elaborará, aprobará y aplicará los planes de contingencias aeroportuarios, para dar respuesta a las tentativas o los actos de interferencia ilícita y coordinará con los organismos de seguridad del Estado, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), explotadores de aeronaves, los Explotadores u Operadores de Aeropuertos y otras entidades la aplicación de los mismos.

10.2.2 Todas las instituciones involucradas en la respuesta y solución de un acto de interferencia ilícita, aplicarán las medidas de contingencia establecida en el programa de seguridad de aeropuertos.

10.2.3 El CESAC se asegurará de que se definan los procesos para notificar 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 norma 5.3.2. **(OACI / A-17 N.5.1.6)**

10.3 MEDIDAS INICIALES.

10.3.1 Todos los organismos que reciban información de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, le notificarán al CESAC a la mayor brevedad posible. **(OACI / A-17 N.5.1.6)**

10.3.2 El CESAC realizará la evaluación de la amenaza, la cual se difundirá a las instituciones involucradas y se adoptarán las medidas de conformidad con lo establecido en el plan de contingencia del aeropuerto. **(OACI / A-17 N.5.1.6)**

10.3.3 La organización que reciba una notificación de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita procurará compilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente, debiendo de transmitir dicha información por la vía más expedita al CESAC. En caso de que se reciba una llamada telefónica de amenaza de bomba, se tratará de actuar y obtener la información de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 10 **(**Medidas que ha de adoptar el que reciba una llamada telefónica de amenaza de bomba**)** **(OACI / A-17 N.5.1.6)**.

10.3.4 El CESAC adoptará medidas, cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda 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)**

10.3.5 El CESAC asegurará, cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, que se inspeccione la aeronave, en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Se notificará previamente al explotador que se va a realizar la inspección. **(OACI/A-17 N. 5.1.2)**

10.3.6 El CESAC evaluará la información recibida e implementará un plan de acción inmediato, para determinar la credibilidad de la información y ejecutar los procedimientos indicados en el plan de contingencia del aeropuerto **(OACI / A-17 N.5.1.6)**.

10.3.7 Con relación a la normativa **10.3.6** cuando la aeronave se encuentre en tierra se aplicarán las siguientes medidas de seguridad:

a) Notificación al explotador de aeronave o su representante y al servicio de tránsito aéreo, de la forma más expedita (comunicación oficial, vía telefónica, vía mensajería, fax, medios electrónicos, entre otras).

b) Alertar a las unidades de reacción.

c) El servicio de tránsito aéreo dirigirá la aeronave hacia un puesto de estacionamiento aislado y el CESAC inspeccionará el mismo y sus inmediaciones, así como el personal que proporcionará asistencia a la aeronave.

d) 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.

e) Establecer vigilancia de la aeronave y el flujo de personas hacia la misma, para impedir el acceso no autorizado.

10.3.8 Con relación a la normativa **10.3.6,** cuando la aeronave se encuentre en vuelo se aplicará la siguiente medida de seguridad:

a) El CESAC informará al Ministerio de Defensa, al Ministerio de Relaciones Exteriores y a la Fuerza Aérea de República Dominicana; y el IDAC informará a las autoridades aeronáuticas del país de origen, de destino y de matrícula de la aeronave, el acontecimiento y cualquier otra información pertinente al mismo.

10.3.9 Con relación a la normativa **10.3.6** cuando la aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita haya salido de un aeropuerto hacia el territorio dominicano, se aplicarán las siguientes medidas de seguridad:

a) Notificación al explotador de aeronaves y al servicio de tránsito aéreo.

b) Alertar a las unidades de reacción.

c) Inspeccionar el puesto de estacionamiento aislado, sus inmediaciones, así como el personal que proporcionará asistencia a la aeronave y establecer un personal de seguridad.

d) Patrullar el perímetro y las zonas circundantes, a fin de proteger la aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita.

10.4 MANDO.

10.4.1 La responsabilidad del mando general para la respuesta a los actos de interferencia ilícita de carácter nacional, que ocurran en la República Dominicana corresponde al Presidente del CONASAC o en su defecto a quien éste designe.

10.4.2 El Director General del CESAC tendrá la responsabilidad de activar el Centro Nacional de Coordinación y Control (CNCC) ante la ocurrencia de actos de interferencia ilícita de carácter nacional en los aeropuertos y será el principal asesor en materia de seguridad de la aviación civil del Presidente del CONASAC.

10.4.3 El mando de las operaciones en los aeropuertos de respuesta a un acto de interferencia ilícita, es responsabilidad del Director de Seguridad del Aeropuerto, en representación del Director General del CESAC.

10.4.4 Cuando el acto de interferencia ilícita afecte a una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta inmediata estará a cargo de:

a) **Aeronave en vuelo:**

1. El IDAC, a través de los servicios ATS, autoriza a aterrizar de conformidad con los procedimientos de emergencia establecidos, si así lo solicitara el piloto al mando. En estas circunstancias, la decisión de actuar en uno u otro sentido es responsabilidad exclusiva del piloto al mando. Si decidiera continuar el vuelo, la aeronave debería considerarse como sospechosa y la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de común acuerdo con las dependencias adyacentes, deben imponer una separación adecuada para no poner en peligro a otras aeronaves.
2. Los servicios de tránsito aéreo a los que corresponda la responsabilidad de atender a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita deben recabar y recopilar toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y transmitirla a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.
3. Esta información debe distribuirse localmente al Director de Seguridad del aeropuerto que corresponda, a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a los Explotadores u Operadores de Aeropuertos apropiados, al explotador de aeronave y otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.

b) **Aeronave en tierra:**

El CESAC negará a través del servicio de tránsito aéreo la autorización de despegue hasta que se hayan adoptado las medidas apropiadas para determinar que la amenaza es falsa y en caso de ser concreta solucionarla hasta que se declare libre de amenaza por este organismo. Después de negar la autorización, le solicitará a la torre de control que se despejen las calles de rodaje y las pistas afectadas, e indicar al piloto al mando que dirija la aeronave hacia el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves, o en su defecto al explotador para el remolque de la misma; al mismo tiempo, debe darse la alerta a los servicios de salvamento y extinción de incendios.

10.5 CONTROL.

10.5.1 El Ministerio de Defensa activará el Centro de Operaciones Conjuntas (COC).

10.5.2 El CESAC activará el Centro Nacional de Coordinación y Control (CNCC).

10.5.3 El Centro de Control de Incidentes (CCI) de los aeropuertos, será activado automáticamente cuando ocurra un acto de interferencia ilícita y estará bajo el control del Director de Seguridad del Aeropuerto.

10.6 PROVISIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.

10.6.1 El IDAC proporcionará asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias. **(OACI/A-17 N .5.2.3)**

10.6.2 Para aterrizar en un aeropuerto la aeronave apoderada, recibirá del centro de control de tránsito aéreo toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo, teniendo presente la posibilidad de un descenso de emergencia y adoptar las medidas apropiadas para acelerar la realización de todas las fases del vuelo, inclusive la autorización para aterrizar.

10.6.3 El CESAC adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio dominicano, hasta que pueda continuar su viaje. **(OACI/A-17 N 5.2.1)**

10.6.4 El CESAC adoptará las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en la República Dominicana, se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. El estado dominicano reconoce la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave y el Estado del explotador de esta última y de la notificación del Estado de donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado. **(OACI/A-17 N. 5.2.4)**

10.6.5 En el caso de que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita pase por el espacio aéreo nacional, el servicio de ATS deberá prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo mientras permanezca en nuestro espacio aéreo.

10.6.6 El IDAC, como encargado de prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita, recabará 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, 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)**

10.7 APOYO DE ESPECIALISTAS.

10.7.1 El CESAC asegurará que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible El CESAC para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil. **(OACI/A-17 N 5.1.5)**

10.7.2 El CESAC para cumplir con la norma 10.7.1., precedentemente citada, solicitará al Ministerio de Defensa, la Policía Nacional y otras instituciones para dar respuesta a un acto de interferencia ilícita y utilizar cuando sea necesario el comando contraterrorismo, el departamento de operaciones especiales (unidad de reacción), negociadores de rehenes, intérpretes, equipos y personal de expertos en explosivos y otras especialidades.

10.7.3 El tiempo de desplazamiento de las unidades mencionadas precedentemente, se describen en los Programas de Seguridad de los Aeropuertos (PSA), al momento de ser notificado de una sospecha que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil en los aeropuertos.

10.7.4 El CESAC en coordinación con los organismos de seguridad del Estado se asegurará 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)**

10.7.5 La entidad y los procedimientos para investigar, volver inofensivos y/o eliminar, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos, se describen en los Programas de Seguridad de los Aeropuertos (PSA).

10.8 MEDIOS DE COMUNICACIÓN.

10.8.1 Durante un acto de interferencia ilícita, el canal oficial para comunicar directamente a los medios de comunicación o cualquier pedido de información con respecto a éste, será el Ministro de Defensa en su defecto el Director General del CESAC o el portavoz designado por éste.

10.8.2 El CESAC notificará a las entidades involucradas el cese de la amenaza y el retorno a las operaciones normales.

10.9 NOTIFICACIÓN.

10.9.1 NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA A LOS ESTADOS.

10.9.1.1 El Estado Dominicano a través del CESAC, en cuyo territorio haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del Explotador y notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que se disponga a:
(OACI/A-17 N 5.2.5)

a) Ambos Estados mencionados.

b) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones.

c) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes.

d) Cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave.

e) A la Organización de Aviación Civil Internacional. **(OACI/A-17 N 5.2.5)**

10.9.1.2 El CESAC a través de su Director General o, a quien este delegue, notificará al Ministro de Defensa, cuando sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.

10.9.2 NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA A LA OACI.

10.9.2.1 El CESAC le enviará a la OACI la información obtenida después de haber transcurrido un acto de interferencia ilícita, con la finalidad de que dicha información sea utilizada para la implementación de nuevas normas, métodos recomendados o la revisión de los mismos y la elaboración de textos de orientación adicionales en el manual de seguridad.

10.9.2.2 El CESAC elaborará un informe preliminar sobre el acto de interferencia ilícita. Este informe se enviará a la OACI dentro de los treinta (30) días del suceso y un informe final sobre el mismo, el cual se enviará a la OACI dentro de los sesenta (60) días hábiles del suceso, ver Apéndice 19 (Informe de un acto de interferencia ilícita) y normativa 5.5.2, de este documento.

10.10 NIVELES DE AMENAZA.

10.10.1 Considerando el riesgo para la seguridad de la aviación civil, mediante el presente documento se establecen cuatro (4) niveles de amenaza, los cuales serán dispuestos por el Director General del CESAC, tomando en cuenta las situaciones del momento nacional e internacional, las informaciones recibidas y la evaluación de la amenaza realizada por la Dirección de Inteligencia de ese organismo.

10.10.2 Las medidas de seguridad aplicables a los diferentes niveles de amenaza, estarán descritas en los planes de contingencia de los programas de seguridad de aeropuertos.

10.10.3. El CESAC aplicará un método de gestión de riesgo y evaluación de la amenaza en los análisis de inteligencia.

10.10.4. El CESAC asegurará que se lleven a cabo evaluaciones periódicas de vulnerabilidad en los aeropuertos utilizados para operaciones de la aviación civil, coordinando entre los departamentos, agencias, incluidas los organismos de seguridad e inteligencia del Estado, y demás entidades pertinentes. Dichas evaluaciones de vulnerabilidad deberían utilizarse como base para evaluaciones de riesgos y mejoras en materia de seguridad. **(OACI/A17- MR. 3.1.4).**

CAPÍTULO 11
CONTROL DE CALIDAD AVSEC.

11.1 El CESAC se asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de certificación de conformidad con lo establecido en el PNSAC, a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación. **(OACI/ A-17 N 3.4.4)**

11.2 El CESAC se asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de supervisión, instrucción, actividades de control de calidad de seguridad de la aviación civil, así como los manejadores y sus ejemplares caninos de detección de explosivos, hayan sido objeto de certificación por este organismo de conformidad con lo establecido en el PNSAC y PNACSAC, a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación. En caso de entrenamiento de seguridad obtenido en un organismo reconocido en el extranjero podrá ser validada por este organismo. **(OACI/ A-17 N 3.4.5)**

11.3 El CESAC, elaborará, aprobará, aplicará y mantendrá un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, para determinar periódicamente el cumplimiento y validar la eficacia de su programa nacional de seguridad de la aviación civil y se valide su efectividad. Las prioridades y la frecuencia de las actividades de supervisión se determinarán sobre la base de las evaluaciones riesgo realizadas por las autoridades competentes e incluirán auditorias, inspecciones, estudio de seguridad y pruebas de seguridad para la rectificación rápida y efectiva de cualquier deficiencia. El programa nacional de control de calidad de seguridad de la aviación civil incluirá los siguientes elementos: **(OACI/ A-17 N 3.5.1)**

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 pasajeras/os, tripulación y personal de tierra; y

e) un proceso para llevar registro de los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil 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.

11.4 Todas las entidades objeto de auditaría, inspección, estudio, prueba e investigación de seguridad; o cualquier otro medio de verificación o valoración de las medidas de seguridad de la aviación civil implementadas en los aeropuertos o fuera de los mismos, deberán cooperar con la viabilidad de los mismos.

11.5 El CESAC notificará a las entidades, el incumplimiento a las normativas establecidas en los DSAC, como resultado de las actividades de control de calidad de seguridad a la aviación civil, independientemente de las responsabilidades civiles y penales que conlleven tales violaciones.

11.6 El CESAC impondrá las sanciones administrativas y notificará a las entidades, por negar, ocultar o distorsionar de forma intencionada informaciones de seguridad; así como obstaculizar el trabajo de los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil.

11.7 Los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil, en el ejercicio de sus funciones propias de su cargo, quedan investidos de autoridad legal para:

a) Realizar investigaciones, auditorías, inspecciones, estudios y pruebas de seguridad, a toda entidad que interviene en la seguridad de la aeroportuaria y de la aviación civil en la República Dominicana.

b) Tener acceso sin restricciones ni limitaciones a las aeronaves, aeropuertos y las instalaciones aeronáuticas, durante el cumplimiento de sus funciones.

c) Requerir, tener acceso a los documentos de seguridad de la aviación civil para evaluarlas.

d) Requerir la implementación de medidas correctivas inmediatas cuando las medidas de seguridad dispuestas en las reglamentaciones, nacionales y sus documentaciones conexas se hayan visto violadas o comprometidas, poniendo en peligro la seguridad de la aviación civil, siempre que no implique el cierre o suspensión total o parcial de las operaciones aeroportuarias y aeronáuticas.

11.8 Las actividades de control de calidad enunciadas precedentemente y referidas en el PNCCSAC, deben ser realizadas sin restricción y en cualquier momento, a las actividades de aviación civil, para determinar si se cumple con el PNSAC, y validar su eficacia.

11.9 Todas las entidades que sean objeto de las actividades de control de calidad AVSEC, tendrán la responsabilidad de asignar un personal calificado, el cual cooperará con los Inspectores Nacionales AVSEC en el desarrollo de la misma.

CAPÍTULO 12

AJUSTE DEL PROGRAMA Y PLANES DE CONTINGENCIA.

12.1 GENERALIDADES.

12.1.1 En respuesta a un aumento en el nivel de la amenaza dirigida contra la aviación civil se responderá con un refuerzo de las medidas de seguridad en todo el sistema o un elemento de este, como se especifica en este documento y en los planes de contingencia de los aeropuertos.

12.1.2 El CESAC preparará, aplicará y mantendrá planes de contingencia de aeropuertos y se asegurará que se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad. **(OACI/ A-17 N 5.1.4)**

12.1.3 En los planes de contingencia deberán describirse todos los recursos disponibles para hacer frente a los posibles actos de interferencia ilícita y el tiempo de respuesta mínima, indicándose en las tarjetas de acción (responsabilidades y procedimientos) para cada participante en la solución del mismo.

12.2 RESPONSABILIDADES.

12.2.1 VERIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE AMENAZAS.

12.2.1.1 El CESAC en coordinación con los demás organismos nacionales pertinentes, evaluará constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en el territorio dominicano y su espacio aéreo, estableciendo y aplicando políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de este PNSAC, basándose periódicamente en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación civil. **(OACI/ A-17 N 3.1.3)**

12.2.1.2 El CESAC en respuesta a la información concreta recibida respecto a una posible amenaza a los intereses de la aviación civil, asumirá la principal responsabilidad de evaluar dicha amenaza con respecto a la vulnerabilidad de los objetivos de la aviación y de asegurarse de que los aeropuertos, explotadores y otras autoridades adopten las medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza dirigida contra la aviación civil, se responderá con un refuerzo general de las medidas de seguridad como se especifica en los planes de contingencia.

12.2.1.3. El CESAC en coordinación con los Explotadores u Operadores de Aeropuertos y el IDAC, establecerá en los aeropuertos, lo siguiente:

a) uno o más puntos en donde pueden ser ubicadas las aeronaves afectadas por un acto de interferencia ilícita;
b) un puesto de aislamiento de aeronaves que esté localizado lo más alejado posible de otras aeronaves, edificios o sitios de almacenamiento de combustible;
c) con fácil acceso por parte de las autoridades de policía o de las fuerzas militares;
d) deberá estar aislado del público y de los medios de comunicación; en donde no afecte las demás áreas operacionales del aeropuerto y se tenga facilidad para instalar luces y sistemas de comunicación móviles;
e) disponibilidad de áreas adecuadas para desmantelamiento y disposición de artefactos peligrosos o explosivos como se estipula en los PSA.

12.3. EXAMEN DE INCIDENTES.

El CESAC después de haber ocurrido un acto de interferencia ilícita, revaluará los controles y procedimientos de seguridad y oportunamente adoptará las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos. (**OACI/ A-17 N 5.3.2)**

12.4. EJERCICIOS.

12.4.1. El CESAC en coordinación con los Explotadores u Operadores de Aeropuertos, llevará a cabo ejercicios regularmente, para determinar la eficacia de los procedimientos de seguridad y de los planes de contingencia de los aeropuertos, de la siguiente manera:

a) Juegos de mesa o de escritorio cada doce (12) meses, en cada aeropuerto.

b) Simulacros parciales cada seis (6) meses, después de haberse realizado los juegos de mesa o de escritorio.

c) Un simulacro a escala real o total cada veinticuatro (24) meses. La realización de éste simulacro deberá llevarse a cabo en un aeropuerto diferente cada vez, tratando de cubrirse la totalidad de los aeropuertos de la República Dominicana.

d) Ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita equivaldrá al simulacro a escala real.

12.4.2. El CESAC realizará después que haya ocurrido un ejercicio, un examen y análisis ulteriores al mismo, a fin de determinar la eficacia de las medidas y procedimientos de seguridad que figuran en los planes de contingencia y para hacer los ajustes que sean necesarios al PNSAC y PSA, en estrecha coordinación con todas las instituciones involucradas en el ejercicio.

CAPÍTULO 13

FINANCIACIÓN DE LA SEGURIDAD.

13.1 El CESAC gestionará los recursos financieros y logísticos necesarios para apoyar la implantación del PNSAC, PNISAC, PNCCSAC, PNACSAC, y PSA, prestando atención particular a los recursos disponibles para proteger los aeropuertos, las instalaciones y servicios en tierra.

13.2 El CESAC en coordinación con el Explotador u Operador de Aeropuerto, se asegurará que se pongan a disposición los equipos, sistemas e instalaciones auxiliares necesarios para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil. **(OACI/ A-17 N 3.1.8)**

13.3 EI CESAC dispondrá de una partida dentro del capítulo del presupuesto anual del Ministerio de Defensa orientado a implementar, operar y mantener un sistema de seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita en cada aeropuerto y aeródromo de su competencia con personal y equipos necesarios para la inspección de los pasajeros con su equipaje de mano y en tránsito, de bodega, de transbordo, no acompañado (facturado), de carga, correo y a las personas que ingresen a las zonas de seguridad restringidas y protección de las aeronaves en tierra y los equipos de radio ayuda a la navegación aérea, así como también, la protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general y la infraestructura del aeropuerto o aeródromo.

13.4 Las tasas especializadas que perciba el CESAC como organismo responsable de velar por la seguridad de la aviación civil en la República Dominicana, serán fijados por el Poder Ejecutivo a fin de cubrir los gastos de implementación, operación y mantenimiento de un sistema de seguridad de la aviación civil en cada aeropuerto y aeródromo de su competencia, con personal y equipos necesarios para la inspección de los pasajeros con equipajes de mano y en tránsito, de bodega, de transbordo, no acompañado (facturado), carga, correo; a las personas que ingresen a las zonas de seguridad restringidas y para protección de las aeronaves en tierra y los equipos de radio ayuda a la navegación aérea y, en general, para la protección de pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y público en general.

APÉNDICE 1

MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

CONTENIDO

1. Portada / portada lateral / contra portada.
2. Hojas de registro de directivas de enmiendas.
3. Índice.
4. Prefacio.
5. Plan de implementación.
6. Plan de contingencia.
7. Apéndices.

Los Programas de Seguridad de Aeropuertos (PSA), se dividen en tres (3) partes, que son:

PRIMERA PARTE
PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

CAPÍTULO 1 OBJETIVO DEL PROGRAMA

CAPÍTULO 2 DEFINICIONES / ACRÓNIMOS

2.1 Definiciones.
2.2 Acrónimos.

CAPÍTULO 3 FUENTES DE LA REGLAMENTACIÓN

3.1 Convenios Internacionales.
3.2 Legislación Nacional.
3.3 Documentaciones Relacionadas.

CAPÍTULO 4 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

4.1 Generalidades.
4.2 Funciones y responsabilidades del CESAC.
4.2.1 Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC).
4.2.2 Director de Seguridad del Aeropuerto y/o auxiliares (S-1).
4.2.3 Subdirector Disciplinario de Seguridad de Aeropuerto y/o Auxiliares (S-2)
4.2.4 Subdirector de Operaciones de Seguridad de Aeropuerto (S-3).
4.2.5 Encargado de la División de Planes y Programas de la Subdirección de Operaciones de Seguridad de Aeropuerto (S-3A).

4.2.6 Encargado de la Sección de Seguimiento (S-3B).
4.2.7 Encargado de la Sección de Evaluación (S-3C).
4.2.8 Encargado de la Sección de Entrenamiento (S-3D).
4.2.9 Encargado de la Sección en Detección de Explosivos K-9 (S-3E).
4.2.10 Auxiliar de la Subdirección de Operaciones (S-3F).
4.2.11 Encargado del Centro de Comando y Control C-3 (S-3G).
4.2.12 Encargado de la Sección de Recursos Humanos y/o auxiliares (S-4).
4.2.13 Encargado de la Sección de Inteligencia y/o auxiliares (S-5).
4.2.14 Encargado de la Sección de Propiedades (S-6).
4.2.15 Servicios en los Depósitos de la Terminal de Carga (S-7).
4.2.16 Servicio de en el Área de Clasificación de Equipajes (S-8).
4.2.17 Servicio en las Salas de Embarque (S-9).
4.2.18 Entrada y Puestos de Inspección de Pasajeros en Migración de Salida (S-10).
4.2.19 Entrada y Puesto de Inspección de Empleados y/o Tripulación (S-11).
4.2.20 Servicio de Seguridad en la Plataforma (S-12).
4.2.21 Servicio en las Entradas y Puestos de Inspección Vehiculares (S-13).
4.2.22 Servicio de Aviación General (S-14).
4.2.23 Servicio en la Parte Pública de la Terminal (S-15).
4.2.24 Servicio de Escolta de Aeronaves (S-16).
4.2.25 Servicio en la Cabecera de la Pista de Aterrizaje (S-17).
4.2.26 Servicio en los Puestos de Vigilancia de Seguridad “PVS” (S-18).
4.2.27 Servicio de Seguridad en el área de Suministros y Aprovisionamientos de Servicios, “Preparación de alimentos” (S-19).
4.2.28 Servicios en los Equipos o Instalaciones de Ayuda a la Navegación Aérea “VOR, Radar, Torre de Control, NDB, VHF, ILS, Antenas de Comunicaciones etc.” (S-20).
4.2.29 Servicio en Planta Generadora de Energía y/o Transformadores (S-21).
4.2.30 Servicio de Patrulla Motorizada (S-22).
4.2.31 Puesto de Inspección de Pasajeros en Tránsito (S-23).
4.2.32 Puesto de Inspección de Mercancías u Suministros (S-24).
4.2.33 Servicio en Bomba de Agua (S-25).
4.2.34 Servicio de Armero (S-26).
4.2.35 Servicios Policiales (S-27).
4.2.36 Servicio en las Puertas de Salida del Negociado de Aduanas (S-28).
4.2.37 Servicio en la Puerta de Entrada de Carritos de Equipajes (S-29).
4.2.38 Oficinas de Seguridad en la Terminal, Carga o Cuartel (BASE-X).
4.2.39 Sección de Comunicaciones del CESAC, en el aeropuerto (CENTRAL).
4.2.40 Vehículos de Motor de Dos (2) o Cuatro (4) ruedas (MÓVIL-X).

4.3 Funciones y responsabilidades de las dependencias que convergen en el aeropuerto.
4.3.1 Ministerio de Defensa (MIDE).
4.3.2 Ministerio de Relaciones Exteriores.
4.3.3 Ministerio de Salud Pública.
4.3.4 Ministerio de Agricultura.
4.3.5 Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).
4.3.6 Junta de Aviación Civil (JAC).
4.3.7 Comisión Aeroportuaria.
4.3.8 Comisión Nacional de Energía.
4.3.9 Dirección de Inteligencia, del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (J-2).
4.3.10 Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD).
4.3.11 Departamento Nacional de Investigaciones (DNI).
4.3.12 Dirección General de Migración (DGM).
4.3.13 Dirección General de Aduanas (DGA).
4.3.14 Dirección General de Pasaportes.
4.3.15 Instituto Postal Dominicano (INPOSDOM).
4.3.16 Explotador u Operador de Aeropuerto.
4.3.17 Explotadores de Aeronaves.
4.3.18 Consignatarios de Aeronaves.
4.3.19 Empresa de Suministro y Aprovisionamiento.
4.3.20 Proveedores de Servicio Privados de Seguridad de la Aviación Civil.
4.3.21 Proveedores de Servicios de Carga Aérea.
4.3.22 Empresas Manejadoras de Correo, Encomiendas de Mensajería y Paquetes.
4.3.23 Proveedores de Servicios en Tierra.
4.3.24 Arrendatarios en el Aeropuerto.
4.3.25 Proveedores de Servicios en Aeropuerto.

CAPÍTULO 5 COMITÉ DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO

5.1 Generalidades.
5.2 Composición.
5.3 Estructura del Comité de Seguridad del Aeropuerto (CSA).
5.4 Funciones del Presidente.
5.5 Funciones del Vicepresidente.
5.6 Funciones del Secretario.
5.7 Sesiones de Trabajo.
5.8 Funciones de los Miembros.
5.9 Quórum Requerido.

5.10 Acta de Convocatoria del Comité.
5.11 Estructura del Acta.

CAPÍTULO 6 COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN

6.1 Directiva de Seguridad.
6.2 Informes, Resúmenes, Evaluaciones e Inspeccione de Seguridad, Prensa y Medio de Comunicación.
6.3 Comunicación y cooperación con otros aeropuertos.
6.4 Comunicación Radial Interna del CESAC.

CAPÍTULO 7 DESCRIPCIÓN Y ACTIVIDADES DEL AEROPUERTO

7.1 Descripción General del Aeropuerto.
7.1.1 Nombre del Aeropuerto
7.1.2 Nombre del Propietario.
7.1.3 Numero de Contacto del Aeropuerto.
7.1.4 Correo Electrónico.
7.1.5 Ubicación del Aeropuerto.
7.1.6 Dirección del Aeropuerto.
7.1.7 Códigos de Identificación IATA y OACI.
7.1.8 Localización Geográfica.
7.1.9 Elevación.
7.1.10 Dimensión de la Pista.
7.1.11 Orientación de la Pista.
7.1.12 Pavimentación.
7.1.13 Plataforma.
7.1.14 Capacidad de Soporte de la Plataforma.
7.1.15 Temperatura de referencia.
7.1.16 Calles de Rodaje.
7.2 Definición y Descripción de las Diversas Zonas del Aeropuerto.
7.2.1 Vías de Acceso al Aeropuerto.
7.2.2 Estacionamientos.
7.2.3 Terminal de Pasajeros.
7.2.4 Terminal de Carga.
7.2.5 Plataforma.
7.2.6 Área de Maniobra.
7.2.7 Parte Pública.
7.2.8 Perímetro del Aeropuerto.
7.2.9 Iluminación.
7.3 Hora de Funcionamiento.
7.4 Actividades
7.4.1 Fuentes de Energía.
7.4.2 Suministros de Agua.

7.4.3 Equipos de Ambientación (Aire Acondicionado).
7.4.4 Servicios Médicos.
7.4.5 Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI).
7.4.6 Servicios de Tránsito Aéreo.
7.4.7 Servicios Administrativos y Financieros.
7.4.8 Explotadores de Aeronaves.
7.4.9 Arrendatarios de Aeropuertos.
7.4.10 Aviación General.
7.4.11 Empresas Privadas.
7.4.12 Usuarios Militares y Agencias Gubernamentales.
7.4.13 Otras Entidades.

CAPÍTULO 8 MEDIDAS DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO

8.1 Seguridad del Aeropuerto.
8.2 Designación de zonas de seguridad restringidas.
8.3 Control del acceso - requisitos generales.
8.4 Los requisitos y procedimientos para la expedición o renovación de los carnés de identificación Aeroportuaria.
8.5 Verificación de antecedentes.
8.5.1 Procedimiento para verificación de antecedentes antes de emitirse un carné permanente.
8.6 Procedimiento de identificación positiva.
8.6.1 Pasajeros.
8.6.2 Empleados.
8.6.3 Tripulación.
8.6.4 Visitantes.
8.7 Carné aeroportuario (carné único).
8.8 Control de acceso - vehículos.
8.8.1 Clases de permisos:
8.8.1.1 Permiso transitorio para vehículos.
8.8.1.2 Permiso permanente para vehículos.
8.9 Procedimiento para las personas o empleados que ingresan a las zonas de seguridad restringidas con herramientas de trabajo.
8.10 Procedimiento de control para el personal del CESAC en el aeropuerto.
8.11 Medidas de control para el personal del aeropuerto que esté realizando escoltas de pasajeros o visitantes que no porten la identificación aeroportuaria correspondiente.
8.12 Procedimientos de inspección de personas.
8.12.1 Ante arco.
8.12.2 Arco detector de metales.
8.12.3 Bastón detector de metales.

8.12.4 Inspección manual.
8.13 Procedimientos de inspección de equipaje.
8.13.1 Inspección con máquina de rayos x.
8.13.2 Inspección manual de equipaje.
8.14 Procedimiento para la inspección de personas y equipajes de mano con equipo de detección de trazas de explosivos de múltiples modos (MMTD).
8.14.1 Inspección a las personas con el MMTD.
8.14.2 Inspección manual de personas.
8.14.3 Inspección para equipaje con el MMTD.
8.15 Inspección en privado de personas y sus pertenencias.
8.16 Procedimiento en caso de una amenaza obvia encontrada durante el proceso de inspección de personas y sus pertenencias.
8.17 Procedimientos para realizar inspección aleatoria.
8.18 Procedimientos de inspecciones para casos especiales.
8.18.1 Diplomáticos y valijas diplomáticas.
8.18.2 Artículos religiosos de importancia.
8.18.3 Impedidos físicamente en silla de ruedas.
8.18.4 Embarazadas.
8.18.5 Niños lactantes.
8.18.6 Excepciones a la inspección.
8.18.7 Personas con marcapasos.
8.19 Negativa a someterse a una inspección.
8.20 Separación de los pasajeros inspeccionados y sin inspeccionar.
8.21 Procedimientos de pasajeros en tránsito.
8.22 Procedimientos de pasajeros en transbordo.
8.23 Aceptación y protección equipaje de bodega.
8.24 Procedimiento para el chequeo de equipajes facturados.
8.24.1 Inspección del Equipaje de Bodega.
8.24.2 Equipaje de Bodega de Transbordo.
8.24.3 Cotejo de los Pasajeros con el Equipaje de Bodega.
8.25 Procedimientos de inspección en los depósitos de carga.
8.26 Procedimiento en los puestos de inspección en caso de fallo general de energía eléctrica, o equipos defectuosos.
8.27 Procedimiento de inspección de vehículos que vayan acceder a la zona de seguridad restringida:
8.28 Procedimiento de acceso e inspección al salón de embajador y VIP.
8.29 Equipos de seguridad y especificaciones.
8.29.1 Calibración y reglaje.

8.29.2 Procedimiento de manejo y ensayos de puesto en servicio de la máquina de rayos x (MRX).
8.29.3 Procedimiento de manejo y ensayos de puesta en servicio del Arco detector de metales (ADM).
8.29.4 Procedimiento de prueba de desempeño para el detector de metales manual (DMM).
8.29.5 Procedimiento para una inspección visual de los equipos de seguridad.
8.30 Procedimiento para aceptar el equipaje hasta que se carga a bordo de la aeronave.
8.31 Protección de las aeronaves.
8.31.1 Responsabilidad.
8.31.2 Condiciones normales para las operaciones.
8.32 Procedimiento de seguridad en la plataforma de la Terminal de carga.
8.33 Procedimiento para pasajeros que embarquen y desembarquen en Aviación General.
8.34 Procedimiento para la custodia de armas de fuego.
8.35 Transporte autorizado de armas.
8.35.1 Generalidades.
8.35.2 Tenencia autorizada de armas en la cabina de pasajeros.
8.35.3 Transporte autorizado de armas de fuego en lugares inaccesibles.
8.36 Personas bajo custodia y bajo control administrativos.
8.36.1 Requisitos de notificación.
8.36.2 Medidas y Procedimientos de Seguridad.
8.37 Transporte de personas mentalmente trastornadas.
8.38 Procedimientos para objetos confiscados
8.39 Procedimientos de seguridad para el aprovisionamiento a bordo a las aeronaves.
8.40 Provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronaves.
8.41 Procedimientos para pasajero (s) perturbador (es).
8.42 Procedimiento para equipajes o artefactos abandonados, sospechosos de sabotaje u otro peligro posible.
8.43 Almacenamiento del equipaje rezagado.
8.44 Procedimientos para las enmiendas de los documentos de seguridad de la aviación civil "**DSAC**".
8.45 Procedimientos para la realización de las pruebas de seguridad.
8.45.1 Utilización y mantenimiento.
8.46 Procedimiento de medidas de seguridad inmediatas, cuando se identifique una deficiencia de seguridad en el aeropuerto.
8.47 Medidas y procedimientos de seguridad para el control de los líquidos, aerosoles y gel (LAG).
8.48 Procedimiento para la evaluación de las amenazas y gestión de riesgos.
8.49 Procedimientos de guardia y patrullaje.

8.50 Procedimiento para pasajeros que se encuentren dentro de las áreas restringidas, al momento de la cancelación de sus vuelos.
8.51 Procedimiento para pasajeros que viajan con más de us$10,000 dólares o su equivalente en otras monedas.
8.52 Carga, correo y otros artículos transportados en aeronaves.
8.53 Procedimiento para convocatoria del personal disponible para emergencia (PDE).
8.54 Otros.

CAPÍTULO 9 INSTRUCCIÓN SOBRE SEGURIDAD

9.1 Instrucción Teórica y Práctica del Personal de Seguridad.
9.2 Motivación de todo el personal, en lo que respecta a la seguridad.
9.3 Pruebas de Seguridad.

SEGUNDA PARTE
PLAN DE CONTINGENCIA

CAPÍTULO 1 OBJETIVO DEL PLAN DE CONTINGENCIA

CAPÍTULO 2 PRINCIPIOS GENERALES

2.1 Generalidades.
2.2 Responsabilidades de la elaboración y aplicación del plan.
2.3 Medidas iníciales.
2.4 Mando.
2.5 Control.
2.6 Provisión de servicio de navegación aérea.
2.7 Apoyo de especialistas.
2.8 Prensa y medios de comunicaciones
2.9 Notificación.

CAPÍTULO 3 ORGANIZACIÓN

3.1 Centro de Control de Incidentes (CCI) / Centro de Control de Emergencias (COE).
3.2 Puesto Aislado para estacionamiento de aeronaves.
3.3 Zonas de aislamiento (Detonación) de explosivos.
3.4 Unidades especiales.
3.5 Ejercicios.

CAPÍTULO 4 MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LOS DIFERENTES NIVELES DE AMENAZA

4.1 Niveles de amenaza.
4.2 Medidas de seguridad para los niveles de amenaza.
4.2.1 Terminales:
4.2.2 Acceso a la parte aeronáutica

4.2.3 Servicios de seguridad
4.2.4 Explotador de aeronaves.
4.2.5 Pasajeros.
4.2.6 Equipaje de bodega (facturado).
4.2.7 Carga.
4.2.8 Correo.
4.2.9 Servicios y sus instalaciones.

CAPÍTULO 5 RESPUESTAS A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

5.1 Amenaza de bomba.
5.1.2 Procedimiento que debe adoptar el que recibe una amenaza personal.
5.2 Respuesta a una amenaza de bomba en aeronave.
5.3 Respuesta a una amenaza de bomba en las instalaciones del aeropuerto.
5.4 Respuesta a una detonación de un artefacto explosivo en aeropuerto.
5.4.1 Detonación en una aeronave.
5.4.2 Detonación en estructura del aeropuerto.
5.5 Respuesta a un secuestro de aeronave.
5.6 Control de multitudes.
5.7 Respuesta a una amenaza de gases químicos o contaminación bacteriológica en las instalaciones de aeropuertos.
5.8 Respuesta a un tirador activo en el aeropuerto.

APÉNDICES

APÉNDICE A **Organigrama de la Dirección de Seguridad del Aeropuerto/Aeródromo.**

APÉNDICE B **Formularios aplicados en los aeropuertos.**

APÉNDICE C **Lista de artículos prohibidos y permitidos en equipajes de mano y de bodega (Facturado).**

APÉNDICE D **Mapas a Escala del Aeropuerto.**

APÉNDICE E **Lista de Teléfonos de Emergencias.**

APÉNDICE F **Lista de los Explotadores/ Números Telefónicos y Correos Electrónicos**.

APÉNDICE G **Plan de Emergencia del Aeropuerto.**

APÉNDICE H **Instrucción Organizativa de Transmisión (**IOT**).**

APÉNDICE I **Lista y Ubicación de los Equipos de Seguridad.**

APÉNDICE J **Descripción de los Puestos de Servicio.**

APÉNDICE K **Listado de Personas Exentas a los Procesos de Inspección.**

APÉNDICE L **Letreros de Aviso de Seguridad de la Aviación.**

APÉNDICE M **Formato Único Para el llenado de las Actas de los Comités de Seguridad de Aeropuertos.**

APÉNDICE N **Instructivo Relativo a las Reuniones y Actas de los Comités de Seguridad de Aeropuertos.**

APÉNDICE O **Modelo de Presentación para Enmiendas o Modificaciones de Documentos, Procedimientos o Normas.**

APÉNDICE P **Características y Requerimientos Mínimos de los Equipos y Sistemas Tecnológicos de Seguridad.**

APÉNDICE Q **Acta de Arresto en Flagrante Delito.**

APÉNDICE R **Acta de Registro de Personas.**

APÉNDICE S **Acta de Inspección de Lugares.**

APÉNDICE T **Certificación de los objetos Destruidos, Incinerados y Desechados en el Aeropuerto.**

APÉNDICE U **Matriz de los Equipos de Seguridad Operativos y No Operativos utilizados en el Aeropuerto.**

APÉNDICE V **Instructivo para la Elaboración y Modificación de las Carpetas de Funciones y Responsabilidades.**

APÉNDICE W **Instructivo para Uso Correcto y Resguardo de la Pistola de Electrochoque Taser X26P.**

APÉNDICE 2

MODELO DE PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES NACIONALES.

PORTADA.

PREFACIO.

REGISTRO DE DIRECTIVAS DE ENMIENDAS.

CAPÍTULO 1.- OBJETIVO DEL PROGRAMA.

CAPÍTULO 2.- DEFINICIONES, ACRÓNIMOS Y SIGLAS.
2.1 Definiciones
2.2 Acrónimos y siglas

CAPÍTULO 3.- BASE LEGAL.
3.1 Convenios Internacionales.
3.2 Legislación Nacional.
3.3 La Autoridad Competente de Seguridad de la Aviación del Estado Dominicano.

CAPÍTULO 4.- POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.
4.1 Política de Seguridad del Explotador de Aeronaves.
4.2 Organización de Seguridad del Explotador de Aeronaves a nivel General.
4.2.1 Estructura Básica de Seguridad del Explotador de Aeronaves a nivel de Aeropuerto.
4.3 Funciones y Responsabilidades en Materia de Seguridad de la Aviación del Explotador de Aeronaves.
4.4 Información y Comunicaciones.
4.5 Descripción de las Operaciones del Explotador de Aeronaves.
4.6 Descripción de las Medidas de Ciberseguridad Implementadas por el Explotador de Aeronaves.

CAPÍTULO 5 MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD.
5.1 Seguridad de los Pasajeros y sus Equipajes de Mano.
5.1.1 Procedimiento de Inspección de los Pasajeros de Origen y sus Equipajes de Mano.
5.1.2 Procedimiento para la Inspección de los Pasajeros de Transbordo y sus Equipajes de Mano.
5.1.3 Procedimiento para la Inspección de los Pasajeros en Tránsito y sus Equipajes de Mano.
5.1.4 Lista de Verificación de los Pasajeros a Bordo.

5.2 Medidas para Categorías Especiales de Pasajeros.

5.2.1 Diplomáticos y Valijas Diplomáticas.

5.2.2 Impedidos Físicamente en Silla de Ruedas.

5.2.3 Transporte de Personas Mentalmente Trastornadas.

5.2.4 Excepciones a la Inspección.

5.3 Medidas aplicadas por el Explotador de Aeronaves con los Pasajeros o Equipaje de Mano con sospecha de Artículos Prohibidos.

5.4 Control del Movimiento de la Circulación de los Pasajeros de Llegada y de Salida.

5.5 Procedimiento para el Transporte de Pasajeros No Admisibles / Deportados / Inculpados / Condenados / Extraditados / Prisioneros con Escoltas.

5.5.1 Transporte de Pasajeros No Admisibles.

5.5.2 Transporte de Pasajeros Deportados.

5.5.3 Transporte de Pasajeros Inculpados.

5.5.4 Transporte de Pasajeros Condenados.

5.5.5 Transporte de Pasajeros Extraditados.

5.5.6 Procedimientos de Prisioneros con Escoltas.

5.6 Pasajero (s) Perturbador (es).

5.6.1 Procedimiento a Bordo de la Aeronave.

5.6.1.1 Autoridad para utilizar Medios de Retención.

5.6.1.2 Procedimientos de Notificación.

5.6.1.2.1 Notificación al Piloto acerca de Personas que Viajan bajo Coacción, por estar Sometidas a Proceso Judicial o Administrativo, y el Número de Personas Armadas y la Ubicación de sus Asientos.

5.6.1.3 Procedimientos en Zona Estéril.

5.7 Seguridad del Equipaje de Bodega.

5.7.1 Aceptación y Protección.

5.7.1.1 Procedimiento para la Aceptación y Protección del Equipaje de Bodega.

5.8 Interrogación de Pasajeros.

5.8.1 Descripción de las Preguntas Realizadas a los Pasajeros.

5.8.1.1 Procedimiento aplicado por el Explotador de Aeronaves cuando las Respuestas a las Preguntas de Seguridad realizadas Arrojen Riesgos para la Seguridad de la Aviación Civil.

5.9 Inspección de Equipaje de Bodega de Origen.

5.9.1 Procedimiento para la Inspección del Equipaje de Bodega de Origen.

5.9.2 Procedimiento para la Inspección Manual del Equipaje de Bodega de Origen.

5.10 Procedimiento para la Inspección Manual del Equipaje de Bodega de Transbordo.

5.11 Protección del Equipaje de Bodega.

5.11.1 Procedimiento para la Protección del Equipaje de Bodega.

5.12 Procedimiento para la Manipulación de Equipajes Extraviados, no Identificado y no Reclamado.

5.13 Procedimiento para la Tenencia y Transporte de Armas de Fuego y otras Armas.

5.13.1 Disposiciones y Reglamentaciones Legales para la Tenencia y Transporte de Armas de Fuego y otras Armas.

5.13.2 Medidas para la Tenencia Autorizada de Armas en la Cabina de Pasajeros.

5.13.3 Transporte Autorizado de Armas de Fuego en Lugares Inaccesibles.

5.13.4 Procedimiento para Escoltas de Prisioneros y Deportados.

5.13.5 Procedimiento para Oficiales de Seguridad de a Bordo.

5.13.6 Procedimiento para la Protección de las Armas de Fuego en Tierra.

5.14 Seguridad del Equipaje de la Tripulación de Mano y de Bodega.

5.14.1 Procedimiento para la Seguridad del Equipaje de la Tripulación de Mano y de Bodega.

5.15 Cotejo del Pasajero y del Equipaje de Bodega.

5.15.1 Descripción de los Procedimientos para el Cotejo del Pasajero y del Equipaje de Bodega.

5.15.1.1 Procedimientos de Seguridad Utilizado por el Explotador para la Protección de las Tarjetas de Embarques y de las Etiquetas de los Equipajes (tag), Antes, Durante y Después del Vuelo.

5.15.2 Identificación de Pasajeros que no se Presentan al Área de Embarque.

5.15.3 Procedimiento para el Equipaje no Acompañado.

5.16 Seguridad de la Aeronave.

5.16.1 Inspección y Verificación de Aeronave.

5.16.1.1 Procedimiento para la Inspección de la Aeronave.

5.16.1.2 Procedimiento para la Verificación de la Aeronave.

5.16.2 Protección de las Aeronaves en Tierra.

5.16.2.1 Procedimiento para el Control de Acceso a la Aeronave.

5.16.2.2 Medidas para Asegurarse de que Cualquier Artículo dejado por Pasajeros que Desembarcan de Vuelos en Tránsito sea Retirado de la Aeronave o se Disponga de otro modo Apropiado antes de la Salida de la Aeronave.

5.16.2.3 Procedimiento para la Escolta de los Pasajeros que Embarcan y Desembarcan en la Plataforma.

5.16.2.4 Procedimiento para la Aeronave que Pernocten en Plataforma o Lugares Abiertos.

5.16.2.5 Procedimiento a Seguir en los Casos de Hallazgos de un Polizón.

5.16.3 Seguridad de la Aeronave Durante el Vuelo.

5.16.3.1 Protección del Compartimento de la Tripulación Durante el Vuelo.

5.16.3.1.1 Medidas Aplicadas por el Explotador de Aeronaves, para garantizar que, durante el Vuelo, Personas no Autorizadas Ingresen al Compartimiento de la Tripulación de Vuelo.

5.17 Seguridad de Provisiones, Suministros y Piezas de Repuestos del Explotador de Aeronaves.

5.17.1 Descripción de las Medidas Aplicadas por el Explotador de Aeronaves al Recibir Provisiones, Suministros y Piezas de Repuestos.

5.17.2 Medidas de Seguridad Aplicadas por el Explotador de Aeronaves para el Comat y Comail.

5.17.3 Procedimiento Aplicado por el Explotador de Aeronaves para el Control de Acceso a los Depósitos de Provisiones y Suministros para Despacho.

5.17.4 Medidas de Seguridad Aplicadas por el Explotador de Aeronaves en las Áreas de Mantenimiento de Aeronaves.

5.17.4.1 Medidas de Seguridad Aplicadas por el Explotador de Aeronaves en sus Instalaciones Administrativas.

5.18 Seguridad de las Operaciones de Limpieza de Aeronave.

5.18.1 Procedimiento de Seguridad Aplicado por el Explotador de Aeronaves Durante las Operaciones de Limpieza de las Aeronaves.

5.18.2 Descripción de las Medidas Relacionadas con las Operaciones de Limpieza de la Cabina de las Aeronaves.

5.18.3 Responsable de la Supervisión del Proceso de Limpieza de las Aeronaves.

5.19 Seguridad de la Carga, Encomiendas de Mensajería y Paquetes Expreso, Correo, Equipaje no Acompañado y Efectos Personales Transportados como Carga.

5.19.1 Procedimientos de Aceptación de la Carga, Correo, Encomiendas de Mensajería y Paquetes Expreso, Equipaje no Acompañado y Efectos Personales Transportados como Carga.

5.19.2 Procedimiento de Declaración de Seguridad del Envío (Carga y Correo).

5.19.3 Procedimiento para la Inspección de la Carga.

5.19.3.1 Lista de Exenciones de la Inspección de Seguridad de la Carga.

5.19.4 Seguridad de la Carga en las Instalaciones.

5.19.5 Procedimientos de Seguridad Aplicado Durante la Escolta de la Carga, Correo, Encomiendas de Mensajería y Paquetes Expresos, Equipaje no Acompañado y Efectos Personales Transportados como Carga, Desde y Hacia las Aeronaves.

5.19.6 Transporte de Correo Diplomático.

5.19.6.1 Procedimiento para el Transporte de Correo Diplomático.

5.19.7 Carga o Correo de Alto Riesgo.

5.19.7.1 Procedimientos para la Carga y el Correo de Alto Riesgo.

5.19.8 Carga en Tránsito y Transbordo.

5.19.8.1 Procedimiento de Seguridad Aplicado a la Carga en Tránsito.

5.19.8.2 Procedimiento de Seguridad Aplicado a la Carga en Transbordo.

CAPÍTULO 6 RECLUTAMIENTO, SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN DEL PERSONAL.

6.1 Reclutamiento del Personal.

6.1.1 Método de Reclutamiento del Personal.

6.1.2 Proceso de Trasmisión de una Solicitud de Empleo.

6.2 Selección del Personal.

6.2.1 Método llevado a cabo por el Explotador de Aeronaves para la Selección del Personal.

6.2.1.1 Proceso llevado a cabo por el Explotador de Aeronaves, luego de completar la Verificación de Antecedentes.

6.3 Contratación de Personal.

6.3.1 Proceso de Contratación de Personal.

6.3.2 Proceso para las Funciones Administrativas y de Supervisión.

CAPÍTULO 7 PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA Y NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES.

7.1 Planificación de Contingencia.

7.1.2 Procedimiento para el que recibe una Llamada Telefónica Anunciando una Amenaza de Bomba.

7.1.3 Tarjeta de Acción del Explotador de Aeronaves para los Diferentes Casos de Contingencia, según los PSA.

7.1.4 Repuesta Amenaza de Gases Químicos o Contaminación Bacteriológica en las Instalaciones de Aeropuertos.

7.1.5 Vuelos de Alto Riesgo.

7.2 Notificación de Incidentes.

7.2.1 Descripción de los Procedimientos de Notificación de Incidentes de Seguridad.

CAPÍTULO 8 INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL.

8.1 Descripción de la Instrucción Inicial y Periódica para los Siguientes Grupos de Personal.

8.2 Tripulación de Vuelo.

8.3 Personal de Seguridad del Explotador de Aeronaves.

8.4 Personal que Interroga a los Pasajeros.

8.5 Programas de Instrucción y Capacitación.

CAPÍTULO 9 SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN.

9.1 Descripción de los Arreglos del Explotador de Aeronaves para Supervisar y Vigilar la Aplicación de las Medidas de Seguridad.

APÉNDICES:

1- Registro de Tenencia Autorizada de Armas de Fuego en Equipaje de Bodega.
2- Registro de Información sobre Amenaza de Bomba.
3A- Registro de Inspección de Seguridad de la Aeronave.
3B- Registro de Verificación de Seguridad de la Aeronave.
4- Registro de Informe sobre Incidente en Tierra relacionado con un Pasajero Perturbador.
5- Registro de Informe sobre Perturbación Causada por un Pasajero para entregarlo a las Autoridades (inglés y español).
6- Registro de Advertencia sobre Perturbación causada por un Pasajero (inglés y español).
7- Registro de Control de Acceso a la Aeronave.
8- Registro de Seguridad de la Carga y el Correo.
9- Listado de los Proveedores de Servicios Contratados por el Explotador de Aeronaves y los Servicios que ofrecen.
10- Personal requerido por los Explotadores de Aeronaves para la Seguridad de sus Operaciones.
11- Lugar de Inspección de Pasajero, Equipaje de Mano, Equipaje de Bodega, Carga, y Cotejo de Equipajes.
12- Detalles de los Equipos utilizados en sus Operaciones, Incluyendo Cámaras de Seguridad (si aplica).
13- Uniformes Utilizados por el Personal del Explotador de Aeronaves (si aplica).
14- Registros Internos Utilizados por el Explotador de Aeronaves en sus Operaciones (si aplica).

APÉNDICE 2 -A

MODELO DE PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES EXTRANJEROS

PORTADA.

PREFACIO.

REGISTRO DE DIRECTIVAS DE ENMIENDAS.

CAPÍTULO 1 OBJETIVO DEL PROGRAMA.

CAPÍTULO 2 POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES EXTRANJERO.

2.1Política de Seguridad del Explotador de Aeronaves.
2.2 Organización de Seguridad del Explotador de Aeronaves Extranjero a nivel General.
2.3 Estructura Básica de Seguridad del Explotador de Aeronaves Extranjero a nivel de Aeropuerto.
2.3.1 Funciones y Responsabilidades en Materia de Seguridad de la Aviación del Explotador de Aeronaves.
2.4 Información y Comunicaciones.
2.5 Descripción de las Operaciones del Explotador de Aeronaves.
2.6 Descripción de las medidas de Ciberseguridad implementada por el Explotador de Aeronaves.

CAPÍTULO 3 SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO.

3.1 Procedimiento de Inspección de los Pasajeros de Origen y sus Equipajes de Mano.
3.1.1 Procedimiento para la Inspección de los Pasajeros de Transbordo y sus Equipajes de Mano.
3.1.2 Procedimiento para la Inspección de los Pasajeros en Tránsito y sus Equipajes de Mano.
3.2 Lista de Verificación de los Pasajeros a Bordo.
3.3 Medidas para Categorías Especiales de Pasajeros.

3.3.1 Diplomáticos y Valijas Diplomáticas.

3.3.2 Impedidos Físicamente en Silla de Ruedas.

3.3.3 Transporte de Personas Mentalmente Trastornadas.

3.4 Excepciones a la Inspección.

3.5 Medidas aplicadas por el Explotador de Aeronaves con los Pasajeros o Equipaje de Mano con sospecha de Artículos Prohibidos.

CAPÍTULO 4 COTEJO DEL PASAJERO Y DEL EQUIPAJE DE BODEGA.

4.1 Descripción de los Procedimientos para el Cotejo del Pasajero y del Equipaje de Bodega.

4.2 Interrogación de Pasajeros.

4.2.1 Descripción de las Preguntas Realizadas a los Pasajeros.

4.2.1.1 Procedimiento aplicado por el Explotador de Aeronaves cuando las Respuestas a las Preguntas de Seguridad realizadas Arrojen Riesgos para la Seguridad de la Aviación Civil.

4.3 Procedimientos de Seguridad Utilizado por el Explotador para la Protección de las Tarjetas de Embarques y de las Etiquetas de los Equipajes (tag), Antes, Durante y Después del Vuelo.

4.4 Identificación de Pasajeros que no se Presentan al Área de Embarque.

4.5 Control del Movimiento de la Circulación de los Pasajeros de Llegada y de Salida.

4.6 Procedimiento para el Transporte de Pasajeros No Admisibles / Deportados / Inculpados / Condenados / Extraditados / Prisioneros con Escoltas.

4.6.1 Transporte de Pasajeros No Admisibles.

4.6.2 Transporte de Pasajeros Deportados.

4.6.3 Transporte de Pasajeros Inculpados.

4.6.4 Transporte de Pasajeros Condenados.

4.6.5 Transporte de Pasajeros Extraditados.

4.6.6 Procedimientos de Prisioneros con Escoltas.

4.7 Pasajero (s) Perturbador (es).

4.7.1 Procedimiento a Bordo de la Aeronave.

4.7.1.1 Autoridad para utilizar Medios de Retención.

4.7.1.2 Procedimientos de Notificación.

4.7.1.2.1 Notificación al Piloto acerca de Personas que Viajan bajo Coacción, por estar Sometidas a Proceso Judicial o Administrativo, y el Número de Personas Armadas y la Ubicación de sus Asientos.

4.8 Procedimientos en Zona Estéril.

4.9 Procedimiento para la Tenencia y Transporte de Armas de Fuego y otras Armas.
4.9.1 Disposiciones y Reglamentaciones Legales para la Tenencia y Transporte de Armas de Fuego y otras Armas.
4.9.2 Medidas para la Tenencia Autorizada de Armas en la Cabina de Pasajeros.
4.9.3 Transporte Autorizado de Armas de Fuego en Lugares Inaccesibles.
4.9.4 Procedimiento para Escoltas de Prisioneros y Deportados.
4.9.5 Procedimiento para Oficiales de Seguridad de a Bordo.
4.9.6 Procedimiento para la Protección de las Armas de Fuego en Tierra.

CAPÍTULO 5 PROCEDIMIENTOS PARA LA SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE BODEGA.

5.1 Aceptación y Protección.
5.1.1 Procedimiento para la Aceptación y Protección del Equipaje de Bodega.
5.2 Inspección de Equipaje de Bodega.
5.2.1 Procedimiento para la Inspección del Equipaje de Bodega de Origen
5.2.2 Procedimiento para la Inspección Manual del Equipaje de Bodega de Origen.
5.2.3Procedimiento para la Inspección Manual del Equipaje de Bodega de Transbordo.
5.2.4 Procedimiento para la Inspección Manual del Equipaje de Bodega de la Tripulación.
5.3 Protección del Equipaje de Bodega.
5.3.1 Procedimiento para la Protección del Equipaje de Bodega.
5.4 Procedimiento para la Manipulación de Equipajes Extraviados, no Identificado y no Reclamado.

CAPÍTULO 6 SEGURIDAD DE LAS AERONAVES.

6.1 Inspección y Verificación de Aeronave.
6.1.1 Procedimiento para la Inspección de la Aeronave.
6.1.2 Procedimiento para la Verificación de la Aeronave.
6.2 Protección de las Aeronaves en Tierra.
6.2.1 Procedimiento para el Control de Acceso a la Aeronave.
6.2.2 Medidas para Asegurarse de que Cualquier Articulo dejado por Pasajeros que Desembarcan de Vuelos en Tránsito sea Retirado de la Aeronave o se Disponga de otro modo Apropiado antes de la Salida de la Aeronave.
6.2.3 Procedimiento para la Escolta de los Pasajeros que Embarcan y Desembarcan en la Plataforma.
6.2.4 Procedimiento para la Aeronave que Pernocten en Plataforma o Lugares Abiertos.

6.2.4.1 Procedimiento a Seguir en los Casos de Hallazgos de un Polizón.
6.3 Seguridad de la Aeronave Durante el Vuelo.
6.3.1 Protección del Compartimiento de la Tripulación Durante el Vuelo.
6.3.1.1 Medidas Aplicadas por el Explotador de Aeronaves, para Garantizar que, durante el Vuelo, Personas no Autorizadas Ingresen al Compartimiento de la Tripulación de Vuelo.

CAPÍTULO 7 SEGURIDAD DE PROVISIONES, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTOS DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.

7.1 Descripción de las Medidas Aplicadas por el Explotador de Aeronaves al Recibir Provisiones, Suministros y Piezas de Repuestos.
7.2 Medidas de Seguridad Aplicadas por el Explotador de Aeronaves para el Comat y Comail.
7.3 Procedimiento Aplicado por el Explotador de Aeronaves para el Control de Acceso a los Depósitos de Provisiones y Suministros para Despacho.
7.4 Medidas de Seguridad Aplicadas por el Explotador de Aeronaves en las Áreas de Mantenimiento de Aeronaves.
7.5 Medidas de Seguridad Aplicadas por el Explotador de Aeronaves en sus Instalaciones Administrativas.

CAPÍTULO 8 SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE LIMPIEZA DE AERONAVE.

8.1 Procedimiento de Seguridad Aplicado por el Explotador de Aeronaves Durante las Operaciones de Limpieza de las Aeronaves.
8.2 Descripción de las Medidas Relacionadas con las Operaciones de Limpieza de la Cabina de las Aeronaves.
8.3 Responsable de la Supervisión del Proceso de Limpieza de las Aeronaves.

CAPÍTULO 9 SEGURIDAD DE LA CARGA, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA Y PAQUETES EXPRESO, CORREO, EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO Y EFECTOS PERSONALES TRANSPORTADOS COMO CARGA.

9.1 Procedimiento de Aceptación de la Carga, Correo, Encomiendas de Mensajería y Paquetes Expreso, Equipaje no Acompañado y Efectos Personales Transportados como Carga.
9.1.1 Procedimiento de Declaración de Seguridad del Envío (Carga y Correo).
9.2 Seguridad de la Carga, Encomiendas de Mensajería y Paquetes Expreso, Correo, Equipaje no Acompañado y Efectos Personales Transportados como Carga.

9.2.1 Procedimiento para la Inspección de la Carga.
9.2.2 Lista de Exenciones de la Inspección de Seguridad de la Carga.
9.2.3 Seguridad de la Carga en las Instalaciones.
9.2.4 Procedimientos de Seguridad Aplicado Durante la Escolta de la Carga, Correo, Encomiendas de Mensajería y Paquetes Expresos, Equipaje no Acompañado y Efectos Personales Transportados como Carga, Desde y Hacia las Aeronaves.
9.2.5 Transporte de Correo Diplomático.
9.2.6 Procedimiento para el Transporte de Correo Diplomático.
9.3 Carga o Correo de Alto Riesgo.
9.3.1 Procedimientos para la Carga y el Correo de Alto Riesgo.
9.4 Carga en Tránsito y Transbordo.
9.4.1 Procedimiento de Seguridad Aplicado a la Carga en Tránsito.
9.4.2 Procedimiento de Seguridad Aplicado a la Carga en Transbordo.

CAPÍTULO 10 RECLUTAMIENTO, SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN DEL PERSONAL.

10.1 Reclutamiento del Personal.
10.1.1 Método de Reclutamiento del Personal.
10.1.2 Proceso de Trasmisión de una Solicitud de Empleo.
10.2 Selección del Personal.
10.2.1 Método llevado a cabo por el Explotador de Aeronaves para la Selección del Personal.
10.2.2 Proceso llevado a cabo por el Explotador de Aeronaves, luego de completar la Verificación de Antecedentes.
10.3 Contratación de Personal.
10.3.1 Proceso de Contratación de Personal.
10.3.2 Proceso para las Funciones Administrativas y de Supervisión.

CAPÍTULO 11 PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA Y NOTIFICACION DE INCIDENTES.

11.1 Planificación de Contingencia.
11.1.2 Procedimiento para el que recibe una Llamada Telefónica Anunciando una Amenaza de Bomba.
11.1.3 Tarjeta de Acción del Explotador de Aeronaves para los Diferentes Casos de Contingencia, según los PSA.
11.1.4 Repuesta Amenaza de Gases Químicos o Contaminación Bacteriológica en las Instalaciones de Aeropuertos.
11.2 Vuelos de Alto Riesgo.

11.3 Notificación de Incidentes.
11.3.1 Descripción de los Procedimientos de Notificación de Incidentes de Seguridad.

CAPÍTULO 12 INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL.
12.1 Descripción de la Instrucción Inicial y Periódica para los Siguientes Grupos de Personal.
12.2 Tripulación de Vuelo.
12.3 Personal de Seguridad del Explotador de Aeronaves.
12.4 Personal que Interroga a los Pasajeros.
12.5 Programas de Instrucción y Capacitación.

CAPÍTULO 13 SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN.

13.1 Descripción de los Arreglos del Explotador de Aeronaves para Supervisar y Vigilar la Aplicación de las Medidas de Seguridad.

APÉNDICES.
1- Registro de Tenencia Autorizada de Armas de Fuego en Equipaje de Bodega.
2- Registro de Información sobre Amenaza de Bomba.
3A- Registro de Inspección de Seguridad de la Aeronave.
3B- Registro de Verificación de Seguridad de la Aeronave.
4- Registro de Informe sobre Incidente en Tierra relacionado con un Pasajero Perturbador.
5- Registro de Informe sobre Perturbación Causada por un Pasajero para entregarlo a las Autoridades (inglés y español).
6- Registro de Advertencia sobre Perturbación causada por un Pasajero (inglés y español).
7- Registro de Control de Acceso a la Aeronave.
8- Registro de Seguridad de la Carga y el Correo.
9- Listado de los Proveedores de Servicios Contratados por el Explotador de Aeronaves y los Servicios que ofrecen.
10- Personal requerido por los Explotadores de Aeronaves para la Seguridad de sus Operaciones.
11- Lugar de Inspección de Pasajero, Equipaje de Mano, Equipaje de Bodega, Carga, y Cotejo de Equipajes.
12- Detalles de los Equipos utilizados en sus Operaciones, Incluyendo Cámaras de Seguridad (si aplica).
13- Uniformes Utilizados por el Personal del Explotador de Aeronaves (si aplica).
14- Registros Internos Utilizados por el Explotador de Aeronaves en sus Operaciones (si aplica).

APÉNDICE 3

MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LAS PROVISIONES, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTOS DE AERONAVES.

PREFACIO

HOJA DE REGISTRO DE ENMIENDAS

HOJA DE CONTROL DE PÁGINAS EFECTIVAS

CAPÍTULO 1.- OBJETIVO DEL PROGRAMA

CAPÍTULO 2.- DEFINICIONES, ACRÓNIMOS Y SIGLAS
2.1 Definiciones.
2.2 Acrónimos y Siglas.

CAPÍTULO 3.- BASE LEGAL
3.1 Legislación Nacional.

CAPÍTULO 4.- POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN
4.1 Política de Seguridad.
4.2 Organización de Seguridad.
4.3 Funciones y Responsabilidades.
4.4 Información y Comunicaciones
4.5 Descripción de las Operaciones.

CAPÍTULO 5.- SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES, PROVISIONES, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTOS DE AERONAVES
5.1 Finalidad de las Medidas.
5.2 Descripción de las Medidas para las Provisiones.
5.3 Preparación, Aprovisionamiento y Entrega a las Aeronaves.
5.4 Preparación de los Vuelos.
5.5 Aprovisionamiento de los Vuelos.
5.6 Medios Materiales de Seguridad.
5.7 Medidas de Control de Acceso de Empleados.
5.8 Medidas de Control de Acceso de Visitantes.

5.9 Medidas de Control de Acceso Vehicular.
5.10 Mercancías con Sellos a Prueba de Intromisión.
5.11 Recibo de Equipos de las Líneas Aéreas.
5.12 Procedimiento de Recibo y Despacho de Mercancías.
5.13 Almacenamiento de Mercancías.
5.14 Sellos para los Carros de Comida y Camiones.
5.15 Edificios para Preparación y Depósito
5.16 Mercancías en Depósito.
5.17 Preparación de Provisiones, Suministros y Piezas de Repuesto.
5.18 Carretillas y Contenedores de Aprovisionamiento.
5.19 Cargas Múltiples.
5.20 Operaciones de Aprovisionamiento con Base en la Parte Aeronáutica.
5.21 Recibo y Convalidación de Envíos hacia las Zonas de Seguridad Restringidas.
5.22 Medidas de Seguridad del Explotador de la Aeronave.

CAPÍTULO 6.- CONTRATACIÓN DEL PERSONAL
6.1 Descripción de los Procedimientos para la Contratación del Personal.
6.2 Formulario de Solicitud.
6.3 Entrevista.
6.4 Verificación de Antecedentes.
6.5 Empleo por un Período de Prueba.

CAPÍTULO 7.- INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL
7.1 Inducción de Seguridad para el Personal que Ejerce Funciones Administrativas o de otro Tipo.
7.2 Instrucción de Seguridad al Personal que Realiza Operaciones de Aprovisionamiento, Suministros y Piezas de Repuestos de Aeronaves.

CAPÍTULO 8.- PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA
8.1 Amenazas de Bomba.
8.2 Descubrimiento de un Artículo Sospechoso o Prohibido.
8.3 Medidas Mejoradas para un Aumento del Nivel de Amenazas.

CAPÍTULO 9.- NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES
9.1 Descripción de los Procedimientos de Notificación de Incidentes de Seguridad.

CAPÍTULO 10.- SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN
10.1 Descripción para Supervisar los Arreglos de la Aplicación de las Seguridad y Medidas de Control de Calidad.

APÉNDICES

Apéndice 1. Formulario de Solicitud de Empleo.
Apéndice 2. Registro de Información Sobre Amenaza de Bomba.
Apéndice 3. Formulario de Reporte de Incidentes.
Apéndice 4. Lista de Teléfonos Importantes.
Apéndice 5. Fotos de los Uniformes utilizados por el Personal.
Apéndice 6. Planos de la Ruta de Evacuación.
Apéndice 7. Plano de las Instalaciones y Distribución de los Equipos de Seguridad.
Apéndice 8. Formularios Utilizados por la Compañía para sus Operaciones.

APÉNDICE 4

MODELO DE PROGRAMA DE SEGURIDAD DE PROVEEDORES DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.

PREFACIO

HOJA DE REGISTRO DE ENMIENDAS

HOJA DE CONTROL DE PÁGINA EFECTIVA

CAPÍTULO 1.- OBJETIVOS DEL PROGRAMA

CAPÍTULO 2.- DEFINICIONES, ACRÓNIMOS Y SIGLAS
2.1 Definiciones.
2.2 Acrónimos y Siglas.

CAPÍTULO 3.- POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN
3.1 Legislación Nacional.
3.2 Política de Seguridad del Proveedor de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil.
3.3 Organización de Seguridad del Proveedor de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil.
3.4 Funciones y Responsabilidades en materia de Seguridad.
3.5 Descripción de las Operaciones.

CAPÍTULO 4.- MEDIDAS DE SEGURIDAD
4.1 Medidas de Seguridad para la Carga Aérea.
4.2 Medidas de Seguridad para la Aeronave.
4.3 Medidas de Seguridad para Equipajes Facturados.
4.4 Medidas de Seguridad al Momento de la Escolta de los Pasajeros desde y hacia la Terminal, cuando la Aeronave se encuentre en Plataforma Abierta.
4.5 Medidas de Seguridad en la Zona de Presentación del Explotador de Aeronave.
4.6 Medidas de Seguridad para las Operaciones de Arrendatarios en Aeropuertos.

CAPÍTULO 5.- CONTRATACIÓN DE PERSONAL
5.1 Descripción de los Procedimientos para Contratación del Personal.
5.2 Formulario de Solicitud.
5.3 Entrevista.
5.4 Verificaciones de Antecedentes.
5.5 Empleo por un Período de Prueba.

CAPÍTULO 6.- PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA
6.1 Amenaza de Bombas.
6.2 Descubrimiento de un Artículo Peligroso o Prohibido.
6.3 Descripción de Procedimiento para Vuelos de Alto Riesgo.
6.4 Medidas Mejoradas para un Aumento del Nivel de Amenazas.
6.5 Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.
6.6 Falla del Equipo.

CAPÍTULO 7.- INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL
7.1 Inducción de Seguridad para el Personal que Ejerce Funciones Administrativas o de otro Tipo.
7.2 Instrucción de Seguridad al Personal que Aplica Funciones de Seguridad.

CAPÍTULO 8.- NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES
8.1 Descripción de los Procedimientos de Notificación de Incidentes de Seguridad.

CAPÍTULO 9.- SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN
9.1 Descripción para Supervisar los Arreglos de la Aplicación de las Medidas de Seguridad y Control de Calidad.

APÉNDICE

Apéndice 1. Formulario de Solicitud de Empleo.
Apéndice 2. Registro de Información Sobre Amenaza de Bomba.
Apéndice 3. Formulario de Reporte de Incidentes.
Apéndice 4. Lista de Teléfonos Importantes.
Apéndice 5. Fotos de los Uniformes Utilizados por el Personal.
Apéndice 6. Planos de la Ruta de Evacuación.
Apéndice 7. Plano de las Instalaciones.
Apéndice 8. Características de los Equipos Tecnológicos y de Seguridad.

NOTA: Los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil, solo estarán autorizados a utilizar los formularios operacionales, aprobados en los Programas de Seguridad de los Explotadores y Consignatarios de Aeronaves.

APÉNDICE 5

MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA.

PREFACIO

HOJA DE REGISTRO DE ENMIENDAS

HOJA DE CONTROL DE PÁGINAS EFECTIVAS

CAPÍTULO 1.- OBJETIVOS DEL PROGRAMA

CAPÍTULO 2.- DEFINICIONES, ACRÓNIMOS Y SIGLAS
2.1 Definiciones.
2.2 Acrónimos y Siglas.

CAPÍTULO 3.- BASE LEGAL
3.1 Legislación Nacional.

CAPÍTULO 4.- POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN
4.1 Política de Seguridad.
4.2 Organización de Seguridad.
4.3 Funciones y Responsabilidades.
4.4 Información y Comunicaciones
4.5 Descripción de las Operaciones.

CAPÍTULO 5.- SEGURIDAD DE LA CARGA
5.1 Finalidad de las Medidas.
5.2 Descripción de las Medidas para la Carga.
5.2.1 Descripción de Medidas para el Equipaje no Acompañado y Efectos Personales Transportados como Carga.
5.1.1 Descripción de Medidas para Encomiendas de Mensajería y Paquetes Expreso.
5.2 Procedimientos de Aceptación.
5.3 Norma de Inspección y Examen Físico.
5.4 Lugar de Inspección y de Examen Físico.
5.5 Detalles del Equipo de Inspección.

5.6 Detalles del Proveedor de Servicio de Seguridad.
5.7 Procedimientos para el Transporte de Correo Diplomático.
5.9 Tratamiento de Carga o Correo Sospechosos.
5.10 Lista de Excepciones de la Inspección de Seguridad o Examen Físico.
5.11 Transporte y Escolta de la Carga.
5.12 Procedimiento para la Separación de la Carga.
5.13 Tratamiento de las Mercancías Peligrosas.

CAPÍTULO 6.- CONTRATACIÓN DE PERSONAL
6.1 Descripción de los Procedimientos para Contratación del Personal.
6.2 Formulario de Solicitud.
6.3 Entrevista.
6.4 Verificación de Antecedentes.
6.5 Empleo por un Período de Prueba.

CAPÍTULO 7.- INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL
7.1 Inducción de Seguridad de Carga para el Personal que ejerce Funciones Administrativas o de otro Tipo.
7.2 Instrucción de Seguridad al Personal que Acepta, Maneja y Despacha la Carga.

CAPÍTULO 8.- PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA
8.1 Amenaza de Bombas.
8.2 Procedimiento al Descubrir un Artículo Sospechoso o Prohibido.
8.3 Vuelos de Alto Riesgo.
8.4 Medidas Mejoradas para un Aumento del Nivel de Amenazas.
8.5 Descripción de la Ruta de Evacuación.
8.6 Falla de Equipos.

CAPÍTULO 9.- NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES
9.1 Descripción de los Procedimientos de Notificación de Incidentes de Seguridad.

CAPÍTULO 10.- SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN
10.1 Descripción para Supervisar los Arreglos de la Aplicación de las Medidas de Seguridad y Control de Calidad.

APÉNDICE

Apéndice 1. Formulario de Solicitud de Empleo.
Apéndice 2. Registro de Información Sobre Amenaza de Bomba.

Apéndice 3. Formulario de Reporte de Incidentes.
Apéndice 4. Lista de Teléfonos Importantes.
Apéndice 5. Fotos de los Uniformes utilizados por el Personal.
Apéndice 6. Planos de la Ruta de Evacuación.
Apéndice 7. Plano de las Instalaciones y Distribución de los Equipos de Seguridad.
Apéndice 8. Formularios utilizados por la compañía para sus operaciones.

APÉNDICE 6

MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE EMPRESAS MANEJADORAS DE CORREO, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA Y PAQUETES.

PREFACIO

HOJA DE REGISTRO DE ENMIENDAS

HOJA DE CONTROL DE PÁGINAS EFECTIVAS

CAPÍTULO 1.- OBJETIVOS DEL PROGRAMA

CAPÍTULO 2.- DEFINICIONES, ACRÓNIMOS Y SIGLAS
2.1 Definiciones.
2.2 Acrónimos y Siglas.

CAPÍTULO 3.- BASE LEGAL
3.1 Legislación Nacional.

CAPÍTULO 4.- POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN
4.1 Política de Seguridad.
4.2 Organización de Seguridad.
4.3 Funciones y Responsabilidades.
4.4 Información y Comunicaciones
4.5 Descripción de las Operaciones.

CAPÍTULO 5.- SEGURIDAD DEL CORREO, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA Y PAQUETES.
5.1 Finalidad de las Medidas.
5.2 Descripción de las Medidas para el Correo.
5.2.1 Descripción de Medidas para el Equipaje no Acompañado y Efectos Personales Transportados como Correo.
5.2.2 Descripción de Medidas para Encomiendas de Mensajería y Paquetes Expreso.
5.3 Procedimientos de Aceptación.
5.4 Norma de Inspección y Examen Físico.
5.5 Lugar de Inspección y de Examen Físico.

5.6 Detalles del Equipo de Inspección.
5.7 Detalles del Proveedor de Servicio de Seguridad.
5.8 Procedimientos para el Transporte de Correo Diplomático.
5.9 Tratamiento de Correo o Correo Sospechosos.
5.10 Lista de Excepciones de la Inspección de Seguridad o Examen Físico.
5.11 Transporte y Escolta del Correo.
5.12 Procedimiento para la Separación del Correo.
5.13 Tratamiento de las Mercancías Peligrosas.

CAPÍTULO 6.- CONTRATACIÓN DE PERSONAL
6.1 Descripción de los Procedimientos para Contratación del Personal.
6.2 Formulario de Solicitud.
6.3 Entrevista.
6.4 Verificación de Antecedentes.
6.5 Empleo por un Período de Prueba.

CAPÍTULO 7.- INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL
7.1 Inducción de Seguridad del Correo para el Personal que Ejerce Funciones Administrativas o de otro Tipo.
7.2 Instrucción de Seguridad al Personal que Acepta, Maneja y Despacha del Correo

CAPÍTULO 8.- PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA
8.1 Amenaza de Bombas.
8.2 Procedimiento al Descubrir un Artículo Sospechoso o Prohibido.
8.3 Vuelos de Alto Riesgo.
8.4 Medidas Adoptadas para un Aumento del Nivel de Amenazas.
8.5 Descripción de las Rutas de Evacuación.
8.6 Falla de Equipos.

CAPÍTULO 9 NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES
9.1 Descripción de los Procedimientos de Notificación de Incidentes de Seguridad.

CAPÍTULO 10 SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN
10.1 Descripción para Supervisar los Arreglos de la Aplicación de las Medidas de Seguridad y Control de Calidad.

APÉNDICE

Apéndice 1. Formulario de Solicitud de Empleo.
Apéndice 2. Registro de Información Sobre Amenaza de Bomba.
Apéndice 3. Formulario de Reporte de Incidentes.
Apéndice 4. Lista de Teléfonos Importantes.
Apéndice 5. Fotos de los Uniformes utilizados por el Personal.
Apéndice 6. Planos de la Ruta de Evacuación.
Apéndice 7. Plano de las Instalaciones y Distribución de los Equipos de Seguridad.
Apéndice 8. Formularios utilizados por la compañía para sus operaciones.

APÉNDICE 7

MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE ARRENDATARIOS EN AEROPUERTOS.

FORMULARIO DE CONTROL

PREFACIO

HOJA DE REGISTRO DE ENMIENDAS

HOJA DE CONTROL DE PÁGINA EFECTIVA

CAPÍTULO 1.- OBJETIVOS DEL PROGRAMA

CAPÍTULO 2.- DEFINICIONES, ACRÓNIMOS Y SIGLAS
2.1 Definiciones.
2.2 Acrónimos y Siglas.

CAPÍTULO 3.- BASE LEGAL
3.1 Legislación Nacional.

CAPÍTULO 4.- POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN
4.1 Política de Seguridad.
4.2 Organización de Seguridad.
4.3 Funciones y Responsabilidades.
4.4 Descripción de las Operaciones.

CAPÍTULO 5.- PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD
5.1 Finalidad de las Medidas.
5.2 Descripción de las Medidas.
5.3 Descripción de sus Instalaciones.
5.4 Control de seguridad de utensilios al momento de ser utilizado por el cliente
5.4.1 Control de acceso al área del uso de utensilios
5.4.2 Control de seguridad de utensilios al momento de cesar las operaciones
5.5 Procedimientos de Aceptación de Mercancías.
5.5.1 Mercancías en Depósito.

CAPÍTULO 6.- CONTRATACIÓN DE PERSONAL
6.1 Descripción de los Procedimientos para Contratación del Personal.
6.2 Formulario de Solicitud.
6.3 Entrevista.
6.4 Verificaciones de Antecedentes.
6.5 Empleo por un Período de Prueba.

CAPÍTULO 7 DESCRIPCIÓN DE SUS INSTALACIONES
7.1 Ubicación de las instalaciones
7.2 Medidas de seguridad de las instalaciones
7.2.1 Descripción de Vigilancia de las instalaciones

CAPÍTULO 8.- INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL
8.1 Inducción de Seguridad para el Personal que Ejerce Funciones Administrativas o de otro Tipo.
8.2 Inducción de Seguridad al Personal que Realizan Actividades de Seguridad.

CAPÍTULO 9.- PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA
9.1 Amenaza de Bombas.
9.2 Descubrimiento de un Artículo Sospechoso o Prohibido.
9.3 Procedimientos contra Incendios.

CAPÍTULO 10.- NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES
10.1 Descripción de los Procedimientos de Notificación de Incidentes de Seguridad.

CAPÍTULO 11.- SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN
11.1 Descripción de los Arreglos para Supervisar la Aplicación de las Medidas de Seguridad y Control de Calidad.

APÉNDICE

Apéndice 1. Formulario de Solicitud de Empleo.
Apéndice 2. Registro de Información Sobre Amenaza de Bomba.
Apéndice 3. Formulario de Reporte de Incidentes.
Apéndice 4. Lista de Teléfonos Importantes.
Apéndice 5. Fotos de los Uniformes utilizados por el Personal.
Apéndice 6. Planos de la Ruta de Evacuación.
Apéndice 7. Plano de las Instalaciones y Distribución de los Equipos de Seguridad.
Apéndice 8. Formularios utilizados por la compañía para sus operaciones.

APÉNDICE 8
MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA PROVEEDORES DE SERVICIOS EN AEROPUERTOS.

PREFACIO

HOJA DE REGISTRO DE ENMIENDAS

HOJA DE CONTROL DE PÁGINA EFECTIVA

CAPÍTULO 1.- OBJETIVOS DEL PROGRAMA

CAPÍTULO 2.- DEFINICIONES, ACRÓNIMOS Y SIGLAS
2.1 Definiciones
2.2 Acrónimos y siglas

CAPÍTULO 3.- BASE LEGAL
3.1 Legislación Nacional

CAPÍTULO 4.- POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN
4.1 Política de Seguridad
4.2 Organización de Seguridad
4.3 Funciones y Responsabilidades

CAPÍTULO 5.- DESCRIPCIÓN DE SUS INSTALACIONES
5.1 Ubicación de las instalaciones
5.2 Medidas de seguridad de las instalaciones
5.2.1 Descripción de Vigilancia de las instalaciones

CAPÍTULO 6.- PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD
6.1 Finalidad de las Medidas
6.2 Descripción de las Medidas
6.3 Descripción de las Operaciones

CAPÍTULO 7.- CONTRATACIÓN DE PERSONAL
7.1 Descripción de los Procedimientos para Contratación del Personal
7.2 Formulario de Solicitud
7.3 Entrevista
7.4 Verificaciones de Antecedentes
7.5 Empleo por un Período de Prueba

CAPÍTULO 8.- INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL
8.1 Inducción de seguridad para el personal que ejerce funciones administrativas o de otro tipo.

8.2 Inducción de seguridad al personal que realiza actividades de seguridad

CAPÍTULO 9.- PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIA
9.1 Amenaza de Bombas
9.2 Descubrimiento de un Artículo Sospechoso o Prohibido
9.3 Vuelos de Altos Riesgos
9.4 Medidas mejoradas para un Aumento del Nivel de Amenaza
9.5 Fallas de Equipos
9.6 Procedimientos contra Incendios

CAPÍTULO 10.- NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES
10.1 Descripción de los Procedimientos de Notificación de Incidentes de Seguridad

CAPÍTULO 11.- SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LA ACTUACIÓN
11.1 Descripción de los Arreglos para Supervisar la Aplicación de las Medidas de Seguridad y Control de Calidad.

APÉNDICE
Apéndice 1. Formulario de Solicitud de Empleo.
Apéndice 2. Registro de Información Sobre Amenaza de Bomba.
Apéndice 3. Formulario de Reporte de Incidentes.
Apéndice 4. Lista de Teléfonos Importantes.
Apéndice 5. Fotos de los Uniformes utilizados por el Personal.
Apéndice 6. Planos de la Ruta de Evacuación.
Apéndice 7. Plano de las Instalaciones y Distribución de los Equipos de Seguridad.
Apéndice 8. Formularios utilizados por la compañía para sus operaciones.

APÉNDICE 9

LETREROS DE AVISO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

Los letreros de aviso de seguridad figurados a continuación se diseñarán con las siguientes características:

- Fondo: color blanco.
- Literatura: color rojo intenso, legible a una distancia mínima de quince (15) metros y en los lugares donde no haya iluminación, su inscripción debe ser lumínica.
- Borde Superior Izquierdo: Logo del CESAC.
- Borde Superior Derecho: Logo de la entidad pertinente.

ATENCIÓN

ZONA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA.

PROHIBIDO PASAR SIN AUTORIZACIÓN.

Ley Núm. 188-11.

Figura No. 1. **Letreros para cercas o puntos de acceso.**

ATENCIÓN

ZONA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA

PROHIBIDO PASAR SIN AUTORIZACIÓN

MÁS ALLÁ DE ESTE PUNTO SÓLO SE ADMITEN PASAJEROS Y PERSONAS AUTORIZADAS.

Ley Núm. 188-11.

Figura No. 2**. Letreros para puntos de acceso de pasajeros y empleados.**

ATENCIÓN

ZONA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA

PROHIBIDO PASAR SIN AUTORIZACIÓN. LAS PERSONAS NO AUTORIZADAS SON PASIBLES DE EXPULSIÓN Y ARRESTO.

Ley Núm. 188-11.

Figura No. 3**. Letreros para puntos de acceso de empleados y vehículos al aeropuerto.**

ATENCIÓN

SALIDA DE EMERGENCIA ÚNICAMENTE.
SE SANCIONARÁ POR EL USO INDEBIDO.

Ley Núm. 188-11.

Figura No. 4. Letreros para puertas de salida de emergencia de una zona de seguridad restringida.

ATENCIÓN

ZONA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA.

PROHIBIDO PASAR SIN AUTORIZACIÓN

MANTÉNGANSE SIEMPRE BIEN CERRADA LA PUERTA.
SANCIÓN POR DEJAR LA PUERTA MAL CERRADA O POR PASAR SIN AUTORIZACIÓN.

Ley Núm. 188-11.

Figura No. 5. Letreros para puertas de acceso a una zona de seguridad restringida.

ATENCIÓN

LAS PERSONAS QUE HAGAN COMENTARIOS INOPORTUNOS RESPECTO AL SECUESTRO DE AERONAVES, A LA TENENCIA DE ARMAS O EXPLOSIVOS PODRÁN SER SOMETIDOS A LA JUSTICIA.

Ley Núm. 188-11.

Figura No. 6. Letreros para zonas de seguridad restringida, presentación de pasajeros y cercanas a los puestos de inspección del aeropuerto.

ATENCIÓN

ZONA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA

**SE APLICAN MEDIDAS DE SEGURIDAD
PARA INSPECCIONAR A LAS PERSONAS
Y LOS OBJETOS QUE SE INTRODUZCAN EN ESTA ZONA.**

**LA NEGATIVA A SOMETERSE A INSPECCIÓN
RESULTARÁ EN LA PROHIBICIÓN
DE ENTRAR O DE EMBARCARSE.**

Ley Núm. 188-11.

Figura No. 7. Letreros para informar a los pasajeros en los mostradores de presentación.

AVISO A LOS PASAJEROS.

- **NO DEJEN SIN VIGILANCIA SUS EQUIPAJES.**
- **NO PONGAN MERCANCÍAS NI OBJETOS PROHIBIDOS EN SUS EQUIPAJES.**
- **NO ACEPTEN TRANSPORTAR EL EQUIPAJE DE OTRA PERSONA, SI LO TIENEN, DECLARARLO A LA LÍNEA AÉREA O AL PERSONAL DE SEGURIDAD.**
- **SI TRANSPORTAN MERCANCÍAS, ARTEFACTOS U OTROS OBJETOS PELIGROSOS, USTEDES SE EXPONEN A PELIGROS O A JUICIO PENAL COMO CÓMPLICE INVOLUNTARIO.**
- **SI HAN ACEPTADO OBJETOS DE OTRAS PERSONAS, DECLÁRELOS AL PRESENTARSE PARA QUE SEAN INSPECCIONADOS.**

Ley Núm. 188-11.

Figura No. 8. Letreros para informar a los pasajeros en los mostradores de presentación.

AVISO A LOS PASAJEROS

**LOS APARATOS ELÉCTRICOS O ELECTRÓNICOS
PUEDEN SER UTILIZADOS PARA OCULTAR ARTEFACTOS EXPLOSIVOS,
SI SU EQUIPAJE CONTIENE ARTEFACTOS ELÉCTRICOS O ELECTRÓNICOS,
DECLÁRELOS AL PRESENTARSE.
SI NO HA DECLARADO DICHOS OBJETOS Y SON DESCUBIERTOS, LA LÍNEA AÉREA
PUEDE NEGARSE A TRANSPORTAR EL EQUIPAJE.**

Ley Núm. 188-11.

Figura No. 9. Letreros para informar a los pasajeros en los mostradores de presentación.

APÉNDICE 10

MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR EL QUE RECIBA UNA LLAMADA TELEFÓNICA DE AMENAZA DE BOMBA.

CARACTERÍSTICAS DE LAS AMENAZAS DE BOMBA.

1. La experiencia ha demostrado que las amenazas de bomba pueden dirigirse a:

   a) Aeronaves en tierra o en vuelo;

   b) Instalaciones, facilidades y edificios del aeropuerto; o ayudas para la navegación en los aeropuertos o en sus inmediaciones;

   c) Carga aérea prevista para ser transportada por vía aérea; o instalaciones, facilidades y edificios para la carga.

RECIBO DE AMENAZAS DE BOMBA.

2. Pueden recibir llamadas telefónicas con amenaza de bomba los aeropuertos, las líneas aéreas y agentes de carga, que provengan directamente de la persona que amenaza o de intermediarios; por ejemplo, los medios de comunicación, las agencias de prensa, etc., sea cual fuere el caso, los que reciban tales llamadas deben tratar de obtener tanta información como sea posible acerca de la amenaza para facilitar su evaluación y para identificar a la persona que amenaza.

3. Para facilitar la recopilación de información, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos deberían instalar grabadoras de cinta en centralillas y teléfonos adecuados. El equipo en bucle continuo que debería mantenerse continuamente en funcionamiento es preferible a las grabadoras convencionales que deben ser objeto de conmutación cuando se hace una grabación. Cuando se haya registrado una amenaza de bomba la cinta magnética debería conservarse como prueba.

INSTRUCCIONES Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL

4. El personal que probablemente reciba llamadas telefónicas de amenaza de bomba, los operadores de centralillas telefónicas y el personal de venta de billetes de las líneas aéreas, deberían ser informados brevemente antes de que entren en servicio, sobre las medidas que habrían de adoptar. Las respuestas requeridas de los mismos deberían incorporarse a las instrucciones apropiadas del personal.

5. Estas personas deberían recibir una lista de verificación para facilitar sus reacciones. Los supervisores deberían ser similarmente conscientes de la respuesta requerida y de la necesidad de transmitir la información acerca de amenazas de bomba a evaluadores entrenados de amenazas de bomba.

MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR EL QUE RECIBA UNA AMENAZA DE BOMBA

6. Cualquier persona que reciba directamente por teléfono una amenaza de bomba deberá:

   a) Escuchar atentamente y tomar nota de las palabras concretas que utiliza el que llama.

   b) Tomar medidas para seguirle la pista a la llamada o dar la alerta a un colega para que lo haga así.

   c) Tomar las medidas que puedan ser necesarias para grabar la llamada si no se hace automáticamente.

   d) Prolongar la llamada para obtener la mayor información posible.

   e) Dirigir al que llama las siguientes preguntas:

¿DÓNDE se ha colocado la bomba?	Lo primero que se pregunta para que pueda planificarse una evacuación.
¿CUÁNDO explotará?	Para que se conozca el plazo de tiempo para una evacuación.
¿QUÉ aspecto tiene?	Para ayudar a reconocer el artefacto durante una búsqueda.
¿QUIÉN es usted?	Para comprobar si el que llama proviene de un grupo fidedigno.
¿POR QUÉ ha llamado?	Para formarse un cuadro mejor del incidente y mantener en línea al que llama a fin de ayudar a seguir la pista a la llamada.

Nota 1. — Las preguntas deberán dirigirse de forma abierta en lugar de insinuar la respuesta. Por ejemplo, pregunte: "¿dónde se ha colocado exactamente la bomba?" en lugar de, "¿está la bomba en la bodega de la aeronave?"

Nota 2. — Es importante seguir el orden de las preguntas puesto que el que llama podrá colgar antes de que se hayan completado las preguntas.

- De ser posible someta a prueba la credibilidad del que llama inventándose un número de vuelo, un itinerario de vuelo o un lugar que no exista y preguntando al que llama si ese número es aquel al que se refiere.

- Informar al supervisor quien deberá transmitir la información al asesor designado de amenazas de bomba, a la policía o a los servicios de seguridad.

7. Las personas que reciban llamadas de intermediarios deberán:

   a) Preguntar y tomar nota por escrito de la hora precisa a la que se recibió la amenaza y las palabras exactas que utilizó el que hizo la llamada.

   b) Preguntar al intermediario, si obtuvo respuestas a cualesquiera de las preguntas indicadas anteriormente y acerca del origen de la llamada y de la identidad del que llamó.

8. El que reciba una amenaza de bomba por escrito deberá conservar el mensaje y entregarlo al supervisor con información precisa acerca de la forma en que descubrió el mensaje. Los mensajes descubiertos en vuelo deberán entregarse inmediatamente al piloto al mando.

9. Los supervisores deberán entrevistar al que reciba tal llamada o mensaje a fin de completar el registro de información sobre amenazas de bomba, indicado a continuación y retransmitirlo sin demora al evaluador designado de amenazas de bomba.

REGISTRO DE INFORMACIÓN SOBRE AMENAZA DE BOMBA

R E P Ú B L I C A D O M I N I C A N A

MINISTERIO DE DEFENSA

CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA
Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

REGISTRO DE

INFORMACION SOBRE
AMENAZA DE BOMBA

Form. 12

AEROPUERTO:
LUGAR: _____ HORA: _____ FECHA: ____/____/_____
D / M / A

MENSAJE: (**palabras exactas de la persona que llama**): _____

¿DÓNDE ESTÁ LA BOMBA?

TERMINAL	INSTALACIONES DE DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE	ZONA DE CARGA	OFICINAS DE EXPLOTADOR DE AERONAVES O ZONA DE MANTENIMIENTO	OTROS LUGARES
AERONAVE	NÚMERO DE VUELO	HORA DE SALIDA	PROCEDENCIA	DESTINO

¿PARECÍA ESTAR FAMILIARIZADO QUIEN LLAMABA CON LA AERONAVE O CON EL EDIFICIO AL DESCRIBIR EL LUGAR?

SÍ ☐ NO ☐

¿CUÁNDO EXPLOTARÁ?

HORA	DÍA	FECHA	¿EN VUELO?	¿SE MUEVE?:	OTROS DETALLES
			SÍ NO	SÍ NO	

¿QUÉ ASPECTO TIENE?

CARTERA DE DOCUMENTOS	CARRETILLA DE COMPRAS	MALETA	BULTO / PAQUETE	OTROS (Describa)

¿QUIÉN ES USTED?

NOMBRE	ORGANIZACIÓN	¿DÓNDE ESTÁ USTED EN ESTE MOMENTO?

¿POR QUÉ HA LLAMADO?

ORIGEN DE LA LLAMADA

LOCAL	LARGA DISATANCIA	INTERNA (Desde el edificio)	☐ TELÉFONO
☐	☐	☐	☐ PÚBLICO ☐ RESIDENCIAL CELULAR

¿SE INTENTÓ SEGUIR LA PISTA A LA LLAMADA?
SÍ ☐ NO ☐

IDENTIDAD DE LA PERSONA QUE LLAMA		
SEXO	EDAD APROXIMADA	IDIOMA UTILIZADO
☐ MASCULINO ☐ FEMENINO		

CARACTERÍSTICAS DE LA VOZ						
FUERTE	SUAVE	AGUDA	PROFUNDA	RONCA	AGRADABLE	OTRAS
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

DICCIÓN DE LA PERSONA							
RÁPIDA	CLARA	TARTAMUDEANDO	CONFUSA	LENTA	ALTERADA	NASAL	OTRA
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

RUIDO DE FONDO						
RUIDOSO	SILENCIO	TRENES	AERONAVES	TRÁFICO CALLEJERO	VOCES	MÁQUINAS DE OFICINA
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

COCINA	MÁQUINAS DE FÁBRICA	FESTEJOS	ANIMALES	MÚSICA	MEZCLA (Describa)
☐	☐	☐	☐	☐	☐

ACENTO DE LA PERSONA				
LOCAL	NO LOCAL	COLOQUIAL	REGIONAL	EXTRANJERO
☐	☐	☐	☐	☐

ACTITUD DE LA PERSONA						
IRRITADA	EN CALMA	IRRACIONAL	RACIONAL	COHERENTE	INCOHERENTE	DELIBERADA
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

EMOTIVA	INTOXICADA	RIÉNDOSE	HONRADA	OBSCENA
☐	☐	☐	☐	☐

DOMINIO DEL IDIOMA QUE HABLA			
EXCELENTE	BUENO	MEDIANO	ESCASO
☐	☐	☐	☐

LA INFORMACIÓN LE FUE TRASMITIDA A: _____

HORA: _____ FECHA: _____

APÉNDICE 11

GUÍA DE REFERENCIA PARA LA ELABORACIÓN DE LAS LISTAS DE VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES.

1. **GENERALIDADES**

1.1. Los explotadores de aeronaves deberán elaborar una Lista de Verificación e Inspección de Seguridad de las Aeronaves acorde al tipo de aeronave que utilicen. El uso de tal lista de verificación e inspección de aeronave por parte de los explotadores de aeronaves, será aplicado por personas calificadas y familiarizadas con el tipo particular de aeronave o configuración de la misma.

2. **PARTE A** (**Guía de Referencia para la Elaboración de la Lista de Inspección de Seguridad de la Aeronave**).

LOGO DE LA EMPRESA	NOMBRE DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.	REGISTRO DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE

Aeropuerto:_____ **Aerolínea:** _____

Matrícula:_____ **Tipo de aeronave:** _____

Fecha: _____/_____/_____ **Número de vuelo:**_____

Hora de inicio de la inspección:_____ **Hora que se completó la inspección:**_____

Nota: Este formulario será utilizado en los casos que una aeronave pernocte en plataforma o en un lugar abierto, y de manera obligatoria en situaciones que la aeronave se sospeche o haya sido objeto de interferencia ilícita, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, sustancias y artículos peligrosos.

No.	INTERIOR DE LA AERONAVE	Si	No	N/A
1	Asientos, incluyendo bolsas, cojines y por debajo de los asientos.			
2	Compartimiento para el libro de vuelo y el manual de vuelo.			
3	Alojamiento de máscaras de oxígeno de la tripulación.			
4	Compartimiento de máscaras de oxígeno de la tripulación			
5	Todo el piso, comprendidas la parte de delante de los pedales del timón de dirección y por debajo de todos los asientos del puesto de pilotaje.			
6	Techo, paredes laterales y posteriores.			
7	Alojamiento de chalecos salvavidas.			
8	Guardarropa y lugar de depósito del equipaje de la tripulación.			
9	Mesa y gaveta del puesto del tercer miembro de la tripulación.			
10	El área que circunda los pedales de dirección/frenos.			
11	Botiquín de primeros auxilios.			

No.	ENTRADA DELANTERA	Si	No	N/A
1	Escalera, incluyendo la parte inferior.			
2	Conexión de la escalera al fuselaje, así como el soporte en ese punto.			
3	Alojamiento del tobogán de emergencia.			
4	Asiento del auxiliar de a bordo, alojamiento de la balsa salvavidas y parte posterior del asiento.			
5	Parabrisas delantero y espacio de almacenamiento, incluyendo compartimientos.			
6	Compartimiento de máscaras de oxígeno.			
7	Paredes, piso y techo.			
8	Alojamiento del extintor de incendios.			
	PUESTO DE PILOTAJE			
No.	**PASILLO HACIA EL PUESTO DE PILOTAJE**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Guardarropa.			
2	Estantería de equipaje — toda el área, sin el equipaje.			
3	Compartimientos por encima de la estantería de equipaje y el guardarropa.			
4	Depósito de agua potable y de vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe.			
5	Área por encima y a lo largo de la pared lateral del espacio de almacenamiento, costado anterior del lavabo delantero, compartimiento delantero.			
No.	**COMPARTIMIENTO DELANTERO**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Guardarropa y alojamiento de las máscaras de oxígeno, bolsas y los chalecos salvavidas de la tripulacion y los pasajeros.			
2	Asientos de los auxiliares de a bordo y pasajeros (y también por debajo de los asientos).			
3	Literas de los pasajeros.			
4	Techo, piso y paredes.			
5	Armario para equipo de oxígeno portátil.			
6	Asientos.			
7	Mesa entre los sillones del salón posterior y sus compartimientos.			
8	Alojamiento del tobogán de escape.			
9	Armario para material de lectura.			
No.	**COCINA DELANTERA**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos (si al momento de la inspeccion aun no se ha hecho).			

2	Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador.			
3	Inspeccionar los contenedores retirados de la cocina y del bar.			
4	Alojamiento de las máscaras de oxígeno (bar).			
5	Puerta de servicio de la cocina (lugar para cintas magnetofónicas; hueco de la bisagra).			
6	Alojamiento del tobogán de escape.			
7	Compartimientos encima de las puertas de servicio.			
No.	**LAVABOS DELANTEROS**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Retirar materiales sucios y ya utilizados.			
2	Retirar los recipientes debajo de los lavabos, inspeccionando el contenido y las áreas correspondientes y alrededor de cada lavabo.			
3	Receptáculo para toallas			
4	Receptáculo para papel higiénico.			
5	Inodoro, incluyendo asiento, tapa, recubrimiento, etc.			
6	Espejo y compartimientos.			
7	Paredes, techo, piso y puertas.			
8	Alojamiento de máscaras de oxígeno.			
9	Acceso al depósito de agua potable.			
10	Depósito de aguas residuales.			
No.	**CABINA PRINCIPAL**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Asientos (bolsas, alojamientos de máscaras de oxígeno, cojines y por debajo de los asientos).			
2	Estantes de almohadas, mantas y pasamanos.			
3	Piso (no retirar la alfombra, a menos que se sospeche la presencia de un objeto extraño).			
4	Paredes laterales, incluyendo ventanillas y cortinas.			
5	Mamparas y nichos en la base de los mismos, y alojamiento de máscaras de oxígeno.			
6	Techo.			
7	Nichos de las luces.			
8	Compartimientos en el extremo posterior de cada pasamano.			
9	Compartimientos detrás de los asientos posteriores de la cabina.			
10	Alojamiento del equipo de camilla encima de la sombrerera.			
11	Alojamiento del chaleco salvavidas de demostración.			
12	Compartimientos para la soga de escape de emergencia.			
13	Alojamiento de los toboganes de escape.			
14	Puerta principal y hueco para la misma, con la puerta cerrada.			
15	Estantes de revistas.			

16	Alojamiento de las balsas salvavidas.			
17	Bolsas de chalecos salvavidas.			
18	Literas de pasajeros.			
19	Armario para equipo de oxígeno.			
20	Depósito de las anillas para sujetar la carga.			
21	Receptáculos de material de lectura.			
22	Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado.			
23	Equipos de servicio de oxígeno para los pasajeros; bajarlos e inspeccionarlos.			
24	Gavetas de depósito de los cilindros de oxígeno y CO2 en los costados anteriores de las cocinas 1 y 3 y lavabos posteriores.			
25	Cubiertas para la salida de emergencia sobre el ala.			
26	Asiento del auxiliar de cabina en la puerta de entrada posterior.			
27	Depósito de agua potable y de vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe en el piso.			
28	Luces portátiles para la evacuación de emergencia (retirarlas e inspeccionarlas).			
No.	**COCINA CENTRAL Y BAR**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos (si al momento de la inspeccion aun no se ha hecho).			
2	Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador.			
3	Inspeccionar todos los contenedores retirados de la aeronave.			
4	Estantes para cristalería en la mampara anterior del bar.			
5	Botiquín de primeros auxilios en el compartimiento de la parte posterior de la unidad posterior (sólo si no está precintado).			
6	Compartimiento situado encima de la puerta de servicio.			
7	Puerta de servicio y su hueco.			
8	Alojamientos de los toboganes de escape.			
9	Asientos de los auxiliares de a bordo en el pasillo de la cocina número 2.			
10	Compartimiento de máscaras de oxígeno en el techo.			
11	Luces portátiles de evacuación de emergencia, retirarlas e inspeccionarlas.			
No.	**ÁREA DE LA COCINA POSTERIOR Y BAR**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Asiento de los auxiliares de a bordo.			
2	Cocina (retirar todos los contenedores).			
3	Abrir e inspeccionar todos los compartimientos.			
4	Paredes, techo y piso.			
5	Compartimientos en la mampara anterior.			
6	Inspeccionar los contenedores retirados de la aeronave.			
7	Armario del correo diplomático.			
8	Nicho de la bisagra de la parte de servicio de la cocina.			

9	Alojamientos de los toboganes de escape (en cada puerta).			
10	Huecos de las bisagras de la puerta de entrada posterior.			
11	Alojamientos de las balsas salvavidas.			
12	Alojamientos de los cilindros de oxígeno en el techo.			
No.	**LAVABOS TRASEROS**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Retirar materiales sucios y ya utilizados.			
2	Retirar e inspeccionar el recipiente debajo del lavabo.			
3	Inspeccionar el lavabo y el área vecina.			
4	Receptáculo para toallas.			
5	Receptáculo para papel higiénico.			
6	Asiento del inodoro y su tapa.			
7	Espejo y compartimientos.			
8	Asiento de auxiliares de a bordo.			
9	Paredes, techo raso, piso y puerta.			
10	Alojamiento de máscaras de oxígeno.			
11	Acceso al depósito de agua potable.			
12	Depósito de aguas residuales.			
No.	**GUARDARROPAS TRASEROS**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Retirar la ropa y el equipaje de mano.			
2	Inspeccionar toda el área.			
3	Catres y cunas para niños.			
4	Alojamiento de máscaras de oxígeno.			
5	Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado.			
6	Alojamiento de chalecos salvavidas.			
7	Compartimiento de la carga.			
No.	**EXTERIOR DE LA AERONAVE**	**Si**	**No**	**N/A**
Fuselaje: Deberán inspeccionarse las áreas detrás y dentro de las puertas y aberturas que se señalan a continuación.				
1	Radomo.			
2	Panel del conectador neumático a tierra.			
3	Tomas de aire del compresor de cabina.			
4	Paneles de acceso al compresor de cabina.			
5	Salidas de aire del compresor de cabina.			
6	Paneles de acceso a los mandos del termointercambiador.			
7	Aletas de guía de la salida del termointercambiador.			
8	Salida de aire del equipo de radio.			
9	Nicho de la luz anticolisión (desmontando la luz).			
10	Armario de seguridad y su contenido.			

11	Linternas (verificar las baterías).			
12	Precintos de los botiquines de primeros auxilios, para comprobar si están en debidas condiciones.			
13	Precintos de los paneles de las balsas salvavidas, para comprobar si están en debidas condiciones.			
14	Puerta del compartimiento de accesorios.			
15	Puertas del colector de combustible de los depósitos auxiliares.			
16	Válvulas de seguridad de la presión de cabina.			
17	Panel posterior de servicio de aguas residuales.			
18	Válvula reguladora de la presión de cabina.			
19	Puertas de la Antena del sistema de navegación **Doppler.**			
20	Paneles posteriores de servicio del sistema de desperdicios.			
21	Puerta de acceso al mecanismo estabilizador.			
22	Puerta de acceso al cono de cola.			
23	Panel posterior de servicio de agua potable.			
24	Puertas de carga posteriores.			
25	Puertas de carga delanteras.			
26	Panel anterior de servicio de agua potable.			
27	Puerta para el conectador de aire acondicionado de tierra.			
28	Puerta de fusibles de energía externa.			
29	Receptáculo de la toma de energía externa.			
No.	**COMPARTIMIENTO DEL COMPRESOR DE CABINA**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Todo el compartimiento, especialmente el área con huecos y cavidades.			
No.	**COMPARTIMIENTO DE ACCESORIOS**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Todo el compartimiento, así como todas las instalaciones.			
No.	**COMPARTIMIENTOS DE CARGA**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Compartimiento de carga delantero (especialmente el área por debajo del panel de cierre a presión abisagrado de la puerta de carga).			
2	Compartimiento del depósito de aguas residuales.			
3	Cajas de herramientas.			
4	Compartimiento posterior de carga (especialmente el área de las juntas abisagradas de la puerta de carga).			
5	Zona inmediatamente por detrás del compartimiento posterior de carga.			
No.	**ALOJAMIENTOS DE LOS NEUMÁTICOS DEL TREN DE ATERRIZAJE**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Alojamiento de los neumáticos tren de nariz (área posterior de los accesos y paneles con cierre a cremallera).			
2	Todos los huecos donde van alojadas los neumáticos de los trenes principales, más la zona de los encastres de las alas izquierda y derecha.			

3	Tren de aterrizaje (neumáticos, frenos y partes tales como montantes, riostras, vigas, brazos, actuadores, bastidores y bogues).			
No.	**ALAS**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Borde de salida de las secciones de flaps.			
2	Cubiertas de cierre a presión, de acceso a la tubería de alimentación cruzada.			
3	Cubiertas de cierre a presión, de acceso a los cilindros de extinción de incendios.			
4	Adaptadores para el reabastecimiento de combustible a presión.			
5	Paneles de cierre a presión para inspección.			
6	Respiraderos de los depósitos de combustible.			
No.	**MOTORES Y SUS SOPORTES**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Toma y salida de aire de los motores y conducto de la soplante.			
2	Aleta de la toma de aire del termo intercambiador neumático y del aceite del motor.			
3	Cubierta de reabastecimiento de aceite del motor.			
4	Puerta de salida de aire del termo intercambiador del motor.			
5	Cubierta de reabastecimiento de aceite del mando de velocidad constante.			
6	Abrir las puertas del capó del motor y los álabes deflectores de la soplante. Debe inspeccionarse toda la instalación del motor y todas las aberturas en las puertas del capó y soportes del motor.			

OBSERVACIONES

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Nombre de quien realizó la inspección de la aeronave	**Número de Carné**	**Entidad**

Firma

3. **PARTE B** (**Guía de Referencia para la Elaboración de la Lista de Verificación de Seguridad de la Aeronave**).

LOGO DE LA EMPRESA	NOMBRE DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.	REGISTRO DE VERIFICACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE

Aeropuerto: _____ **Aerolínea:** _____

Matrícula: _____ **Tipo de aeronave:** _____

Fecha: _____/_____/_____ **Número de vuelo:** _____

Hora de inicio de la verificación: _____ **Hora que se completó la verificación:**_____

Nota: Este formulario será utilizado en los casos cuando las aeronaves están en servicio, durante las operaciones previas al vuelo, después que los pasajeros desembarcan o inmediatamente antes de su embarque, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, sustancias y artículos peligrosos.

No.	INTERIOR DE LA AERONAVE	Si	No	N/A
1	Asientos, incluyendo bolsas, cojines y por debajo de los asientos.			
2	Compartimiento para el libro de vuelo y el manual de vuelo.			
3	Alojamiento de máscaras de oxígeno de la tripulación.			
	Compartimiento de máscaras de oxígeno de la tripulación			
4	Todo el piso, comprendidas la parte de delante de los pedales del timón de dirección y por debajo de todos los asientos del puesto de pilotaje.			
5	Techo, paredes laterales y posteriores.			
6	Alojamiento de chalecos salvavidas.			
7	Guardarropa y lugar de depósito del equipaje de la tripulación.			
8	Mesa y gaveta del puesto del tercer miembro de la tripulación.			
9	El área que circunda los pedales de dirección/frenos.			
10	Botiquín de primeros auxilios.			
No.	**ENTRADA DELANTERA**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Escalera, incluyendo la parte inferior.			
2	Conexión de la escalera al fuselaje, así como el soporte en ese punto.			
3	Alojamiento del tobogán de emergencia.			
4	Asiento del auxiliar de a bordo, alojamiento de la balsa salvavidas y parte posterior del asiento.			
5	Parabrisas delantero y espacio de almacenamiento, incluyendo compartimientos.			
6	Compartimiento de máscaras de oxígeno.			
7	Paredes, pisos y techos.			

8	Alojamiento del extintor de incendios.			
PUESTO DE PILOTAJE				
No.	**PASILLO HACIA EL PUESTO DE PILOTAJE**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Guardarropa.			
2	Estantería de equipaje — toda el área, sin el equipaje.			
3	Compartimientos por encima de la estantería de equipaje y el guardarropa.			
4	Depósito de agua potable y de vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe.			
5	Área por encima y a lo largo de la pared lateral del espacio de almacenamiento, costado anterior del lavabo delantero, compartimiento delantero.			
No.	**COMPARTIMIENTO DELANTERO**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Guardarropa y alojamiento de las máscaras de oxígeno, bolsas y los chalecos salvavidas de la tripulacion y los pasajeros.			
2	Asientos de los auxiliares de a bordo y pasajeros (y también por debajo de los asientos).			
3	Literas de los pasajeros.			
4	Techo, piso y paredes.			
5	Armario para equipo de oxígeno portátil.			
6	Asientos.			
7	Mesa entre los sillones del salón posterior y sus compartimientos.			
8	Alojamiento del tobogán de escape.			
9	Armario para material de lectura.			
No.	**COCINA DELANTERA**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos (si al momento de la verificacion aun no se ha hecho).			
2	Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador.			
3	Inspeccionar los contenedores retirados de la cocina y del bar.			
4	Alojamiento de las máscaras de oxígeno (bar).			
5	Puerta de servicio de la cocina (lugar para cintas magnetofónicas; hueco de la bisagra).			
6	Alojamiento del tobogán de escape.			
7	Compartimientos encima de las puertas de servicio.			
No.	**LAVABOS DELANTEROS**	**Si**	**No**	**N/A**

1	Retirar materiales sucios y ya utilizados.			
2	Retirar los recipientes debajo de los lavabos, inspeccionando el contenido y las áreas correspondientes y alrededor de cada lavabo.			
3	Receptáculo para toallas			
4	Receptáculo para papel higiénico.			
5	Inodoro, incluyendo asiento, tapa, recubrimiento, etc.			
6	Espejo y compartimientos.			
7	Paredes, techo, piso y puertas.			
8	Alojamiento de máscaras de oxígeno.			
9	Acceso al depósito de agua potable.			
10	Depósito de aguas residuales.			
No.	**CABINA PRINCIPAL**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Asientos (bolsas, alojamientos de máscaras de oxígeno, cojines y por debajo de los asientos).			
2	Estantes de almohadas, mantas y pasamanos.			
3	Piso (no retirar la alfombra, a menos que se sospeche la presencia de un objeto extraño).			
4	Paredes laterales, incluyendo ventanillas y cortinas.			
5	Mamparas y nichos en la base de los mismos, y alojamiento de máscaras de oxígeno.			
6	Techo.			
7	Nichos de las luces.			
8	Compartimientos en el extremo posterior de cada pasamano.			
9	Compartimientos detrás de los asientos posteriores de la cabina.			
10	Alojamiento del equipo de camilla encima de la sombrerera.			
11	Alojamiento del chaleco salvavidas de demostración.			
12	Compartimientos para la soga de escape de emergencia.			
13	Alojamiento de los toboganes de escape.			
14	Puerta principal y hueco para la misma, con la puerta cerrada.			
15	Estantes de revistas.			
16	Alojamiento de las balsas salvavidas.			
17	Bolsas de chalecos salvavidas.			
18	Literas de pasajeros.			
19	Armario para equipo de oxígeno.			
20	Depósito de las anillas para sujetar la carga.			
21	Receptáculos de material de lectura.			
22	Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado.			
23	Equipos de servicio de oxígeno para los pasajeros; bajarlos e inspeccionarlos.			

24	Gavetas de depósito de los cilindros de oxígeno y CO2 en los costados anteriores de las cocinas 1 y 3 y lavabos posteriores.			
25	Cubiertas para la salida de emergencia sobre el ala.			
26	Asiento del auxiliar de cabina en la puerta de entrada posterior.			
27	Depósito de agua potable y de vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe en el piso.			
28	Luces portátiles para la evacuación de emergencia (retirarlas e inspeccionarlas).			
No.	**COCINA CENTRAL Y BAR**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos, si es que todavía no se ha hecho.			
2	Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador.			
3	Inspeccionar todos los contenedores retirados de la aeronave.			
4	Estantes para cristalería en la mampara anterior del bar.			
5	Botiquín de primeros auxilios en el compartimiento de la parte posterior de la unidad posterior — sólo si no está precintado.			
6	Compartimiento situado encima de la puerta de servicio.			
7	Puerta de servicio y su hueco.			
8	Alojamientos de los toboganes de escape.			
9	Asientos de los auxiliares de a bordo en el pasillo de la cocina número 2.			
10	Compartimiento de máscaras de oxígeno en el techo.			
11	Luces portátiles de evacuación de emergencia, retirarlas e inspeccionarlas.			
No.	**ÁREA DE LA COCINA POSTERIOR Y BAR**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Asiento de los auxiliares de a bordo.			
2	Cocina — retirar todos los contenedores.			
3	Abrir e inspeccionar todos los compartimientos.			
4	Paredes, techo y piso.			
5	Compartimientos en la mampara anterior.			
6	Inspeccionar los contenedores retirados de la aeronave.			
7	Armario del correo diplomático.			
8	Nicho de la bisagra de la parte de servicio de la cocina.			
9	Alojamientos de los toboganes de escape (en cada puerta).			
10	Huecos de las bisagras de la puerta de entrada posterior.			
11	Alojamientos de las balsas salvavidas.			
12	Alojamientos de los cilindros de oxígeno en el techo.			
No.	**LAVABOS TRASEROS**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Retirar materiales sucios y ya utilizados.			
2	Retirar e inspeccionar el recipiente debajo del lavabo.			

3	Inspeccionar el lavabo y el área vecina.			
4	Receptáculo para toallas.			
5	Receptáculo para papel higiénico.			
6	Asiento del inodoro y su tapa.			
7	Espejo y compartimientos.			
8	Asiento de auxiliares de a bordo.			
9	Paredes, techo raso, piso y puerta.			
10	Alojamiento de máscaras de oxígeno.			
11	Acceso al depósito de agua potable.			
12	Depósito de aguas residuales.			
No.	**GUARDARROPAS TRASEROS**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Retirar la ropa y el equipaje de mano.			
2	Inspeccionar toda el área.			
3	Catres y cunas para niños.			
4	Alojamiento de máscaras de oxígeno.			
5	Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado.			
6	Alojamiento de chalecos salvavidas.			
7	Compartimiento de la carga.			
No.	**COMPARTIMIENTOS DE CARGA**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Compartimiento de carga delantero, especialmente el área por debajo del panel de cierre a presión abisagrado de la puerta de carga.			
2	Compartimiento del depósito de aguas residuales.			
3	Cajas de herramientas.			
4	Compartimiento posterior de carga (especialmente el área de las juntas abisagradas de la puerta de carga).			
5	Zona inmediatamente por detrás del compartimiento posterior de carga.			
No.	**ALOJAMIENTOS DE LOS NEUMÁTICOS DEL TREN DE ATERRIZAJE**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Alojamiento de los neumáticos del tren de nariz (área posterior de los accesos y paneles con cierre a cremallera).			
2	Todos los huecos donde van alojadas los neumáticos del tren principal, más la zona de los encastres de las alas izquierda y derecha.			
3	Tren de aterrizaje (neumáticos, frenos y partes tales como montantes, riostras, vigas, brazos, actuadores, bastidores, bogues y huecos).			
No.	**ALAS**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Borde de salida de las secciones de flaps.			
2	Cubiertas de cierre a presión, de acceso a la tubería de alimentación cruzada.			
3	Cubiertas de cierre a presión, de acceso a los cilindros de extinción de incendios.			
4	Adaptadores para el reabastecimiento de combustible a presión.			

5	Paneles de cierre a presión para inspección.			
6	Respiraderos de los depósitos de combustible.			
No.	**MOTORES Y SUS SOPORTES**	**Si**	**No**	**N/A**
1	Toma y salida de aire de los motores y conducto de la soplante.			
2	Aleta de la toma de aire del termointercambiador neumático y del aceite del motor.			
3	Cubierta de reabastecimiento de aceite del motor.			
4	Puerta de salida de aire del termointercambiador del motor.			
5	Cubierta de reabastecimiento de aceite del mando de velocidad constante.			
6	Abrir las puertas del capó del motor y los álabes deflectores de la soplante. (debe inspeccionarse toda la instalación del motor y todas las aberturas en las puertas del capó y soportes del motor).			

OBSERVACIONES

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Nombre de quien realizó la verificación de la aeronave	**Número de Carné**	**Entidad**

Firma

APÉNDICE 12
PARTE A

Form. 20

REPÚBLICA DOMINICANA
MINISTERIO DE DEFENSA
CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA
Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

REGISTRO DEL TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS DE FUEGO

AEROPUERTO: _____

PUESTO: _____ SIERRA: _____ FECHA:____/____/_____
D / M / A

NOMBRE DEL PASAJERO	PASAPORTE #	LÍNEA AÉREA	VUELO #	ASIENTO #	AUTORIZADO POR

☐ OFICIAL ARMADO DE MANTENIMIENTO DEL ORDEN PÚBLICO
☐ PERSONAS ARMADA QUE VIAJA SOLA
☐ ESCOLTA DE PROTECCION ARMADA
☐ OTROS _____

TIPO DE ARMA DE FUEGO

☐ PISTOLA ☐ ESCOPETA ☐ RIFLE ☐ Otros, Especifique _____

CANTIDAD

ARMAS	CALIBRE	CARGADORES	MUNICIONES	MARCA	SERIE #	OTROS EQUIPOS (Especifique)

OBSERVACIONES:_____
_____
_____
_____
_____

NOTA: Las personas que portan las armas de fuego, deben presentar el permiso correspondiente del Ministerio de Defensa (MIDE), cuya autenticidad será validada por un oficial de la Dirección de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto del Ministerio de Defensa (J-2), adscrito al aeropuerto.

_____
NOMBRE Y FIRMA DEL PASAJERO PORTADOR DEL ARMA DE FUEGO

_____
NOMBRE Y FIRMA DEL SUPERVISOR DEL PUESTO DE SERVICIO

_____
NOMBRE Y FIRMA DEL OFICIAL DE INTELIGENCIA DEL (J-2)

APÉNDICE 12

PARTE B

MODELO DEL REGISTRO DE TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO EN EQUIPAJE DE BODEGA

Nombre de la persona autorizada: _____

Tipo de Documento de Viaje: _____ Número: _____
Entidad que autoriza:

- De origen: _____
- De destino: _____
- De escala: _____

Oficio Núm.: _____

Explotador de Aeronaves: _____

Núm. de vuelo: _____ Núm. Asiento:_____

Fecha: _____ Aeropuerto:_____

Usted puede transportar su arma de fuego en el equipaje de bodega de la aeronave siempre que:

Se declare el arma al transportista aéreo con su respectiva autorización.

AL FIRMAR ESTE DOCUMENTO USTED RECONOCE HABER LEÍDO Y ENTENDIDO LOS REQUISITOS DESCRITOS ANTERIORMENTE

Firma: _____

PARA USO OFICIAL SOLAMENTE

Explotador de Aeronaves o su representante: notificará al CESAC para que un personal debidamente calificado determine que el arma no está cargada; y se asegurará de que los pasajeros no tengan acceso al equipaje de bodega durante el vuelo, y que no se pongan en el equipaje de bodega municiones sueltas.

HABIENDO DECLARADO AL EXPLOTADOR DE AERONAVES O SU REPRESENTANTE, QUE SE HAN CUMPLIDO CON LAS CONDICIONES QUE ANTECEDEN, SOLICITO EL TRANSPORTE POR AIRE DE (marque con una "X" y señale cantidad y numeraciones de las mismas, así como la cantidad de municiones)

☐ Escopeta _____

☐ Rifle _____

☐ Pistola _____

☐ Otros _____

(Especifique): _____

VERIFICACIÓN DE LA IDENTIFICACIÓN DE LA PERSONA AUTORIZADA

Nombre de la persona competente del Explotador de Aeronaves o su representante:
_____

Núm. de carné:
_____

Fecha: _____

Datos del Supervisor del **CESAC**, que verificó este procedimiento:

Nombre: _____

Rango: _____

Cargo: _____

Original para el pasajero.
Primera copia para el CESAC.
Tercera copia para el explotador de aeronaves o su representante.

APÉNDICE 13

REGISTRO DE CONTROL DE ESCOLTAS

MINISTERIO DE DEFENSA
REPÚBLICA DOMINICANA
Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

Form. 28

REGISTRO DE CONTROL DE ESCOLTAS

Aeropuerto	Fecha	Puesto de servicio

Nombre del pasajero o visitante	Pasaporte o Cédula	Nacionalidad	Explotador de Aeronaves

Vuelo	Destino o Procedencia

Nombre de la persona que realiza la escolta

Nombre de la persona que autoriza la escolta	Carné del Aeropuerto	Hora	Razón por la cual se realiza la escolta

Nombre del Encargado del Puesto de Servicio

Observaciones:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

NOMBRE DEL ENCARGADO DE REALIZAR LA ESCOLTA

NOMBRE DEL ENCARGADO DEL PUESTO DE SERVICIO

APÉNDICE 14

MODELO DE DIRECTIVA DE SEGURIDAD

R E P Ú B L I C A D O M I N I C A N A
CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

LA SEGURIDAD ES RESPONSABILIDAD DE TODOS

"Año XXXX"

DOCUMENTO CONFIDENCIAL

Día de Mes de 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 comenzará en uno (1) cada vez que inicie un nuevo al orden secuencial de su elaboración, dicho número año fiscal.

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, 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 del CESAC, 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 confección de la misma.

DECISIÓN:
En esta parte se establece la decisión adoptada por la Dirección General del CESAC, además del contenido de la directiva.

FIRMA DEL DIRECTOR:
Al final del contenido de la directiva en la parte central del documento se escribe el nombre del Director General del CESAC y debajo del nombre el rango, especialidad, institución y en una tercera línea el cargo que ocupa.

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

APÉNDICE 15

MODELO CIRCULAR DE SEGURIDAD

Fecha_____

NÚMERO DE CIRCULAR

Párr. ……..

Párr. ……..

Párr. ……..

Párr. ……..

Párr. ……..

Párr. ……..

Párr. ……..

_____

Director General del Cuerpo Especializado
en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.

APÉNDICE 16

PROCEDIMIENTOS PARA LA CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD FACILITADA POR OTROS ESTADOS CONTRATANTES

1.1 PRINCIPIOS GENERALES

El CESAC establecerá y aplicará procedimientos adecuados para proteger y administrar la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes, o que puedan afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.

1.2 PROCEDIMIENTOS

a) El Estado contratante que remita la información confidencial se considerará responsable de la misma hasta que el CESAC confirme su recepción.

b) El CESAC confirmará la recepción de esta declaración de confidencialidad y notificará por escrito al otro Estado que la información se protegerá de acuerdo al grado de confidencialidad.

c) El CESAC se cerciorará de que toda información que reciba y que esté catalogada como confidencial quede protegida.

d) La información catalogada como confidencial se conservará en un lugar seguro y bajo llave.

e) A todo el personal del CESAC que examine información confidencial se le exigirá que suscriba con el encargado de resguardarla, una declaración de protección a la misma.

f) El personal del CESAC no tendrá acceso a la información confidencial si se ha revelado una posibilidad conocida de conflicto de intereses con relación a la misma.

g) La información confidencial no se distribuirá ni revelará a personas u organizaciones no autorizadas, ni se distribuirá fuera del control del CESAC.

h) Se darán instrucciones al personal del CESAC que necesite manejar información confidencial sobre los métodos para proteger la confidencialidad de la misma.

i) La obligación del personal del CESAC que necesite manejar información confidencial de protegerla persistirá después de concluidos sus servicios.

j) La información confidencial recibida de otros Estados se aceptará en forma impresa y digital.

k) La información digital se aceptará únicamente si está encriptada, cuenta con firma digital y proveniente de un medio seguro y confiable.

l) La información confidencial se conservará en un lugar seguro y bajo llave, utilizado exclusivamente para ese fin.

m) Todos los documentos que remitan otros Estados Contratantes con información confidencial se marcarán claramente con una portada que diga "CONFIDENCIAL".

n) Estará previsto que las partes envíen la información confidencial con indicaciones que la identifiquen como tal en todas las páginas.

o) El CESAC, establecerá un sistema de registro para consignar la recepción y el manejo de los documentos confidenciales. En el sistema se registrarán la fecha en que se recibió la información y el Estado Contratante que la presentó, y se asignará un número de registro al documento.

p) En el sistema se registrarán los préstamos de documentos confidenciales al personal autorizado y su devolución.

q) Si la información confidencial debe transportarse fuera del CESAC, el funcionario se cerciorará de que el documento permanezca en todo momento bajo su supervisión y en un sobre cerrado y sellado.

r) Bajo ninguna circunstancia se permitirá a los miembros autorizados copiar información confidencial.

1.3 PROCEDIMIENTOS DE ACCESO

Solo los miembros y el personal del CESAC que deban saber y que hayan suscrito declaraciones de protección de la información confidencial tendrán acceso a la misma. Tomando muy en cuenta que la información solo deben manejarla los miembros y personal del CESAC dentro del área probable de la amenaza.

DECLARACION DE PROTECCION DE LA INFORMACION CONFIDENCIAL

De conformidad con el tratamiento de información confidencial en el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), yo, abajo firmante, convengo en lo siguiente:

1. Reconozco haber recibido un ejemplar de las normas, copia del cual se adjunta a la presente declaración.

2. Reconozco haber leído y comprendido las normas.

3. Acepto acatar y cumplir las disposiciones de las normas y en consonancia y sin limitación alguna, tratar confidencialmente toda información confidencial que yo pueda ver en el ejercicio de mis funciones como miembro del CESAC.

Nombre:_____
Hecho el día _____ del mes de _____ del año _____
Firma: _____

APÉNDICE 17

PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO O DIFERENCIAS CON RESPECTO AL ANEXO 17 AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.

1. No existe diferencia alguna, entre los Programas Nacionales AVSEC de la República Dominicana con respecto a las normas del Anexo 17 (Seguridad), al Convenio sobre Aviación Civil Internacional comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. _____ inclusive.

2. Existirán las diferencias siguientes, entre los Programas Nacionales AVSEC de la República Dominicana y las normas del Anexo 17, incluida la enmienda núm. _____.

   a) Normas del Anexo 17 (indíquese los párrafos exactamente).

   b) Detalle de la diferencia (descríbase la diferencia con claridad y condición).

   c) Observaciones (indíquese los motivos de la diferencia).

3. En la fecha que se indica más abajo, la República Dominicana habrá cumplido con las normas del Anexo 17, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. ___ inclusive, con respecto a las cuales se han notificado diferencias en el párrafo 2.

   a) Normas del Anexo 17 (indíquese los párrafos exactamente).

   b) Fecha.

   c) Comentarios (descríbase han sido corregidas esas diferencias de enmiendas anteriores del Anexo 17, o se mantienen como tal en los programas nacionales AVSEC).

Fecha: _____

Autoridad: _____

Nombre: _____

Cargo: _____

_____
Firma

Notas:

1. Si el párrafo 1 fuera aplicable en su caso, sírvase completarlo y enviar ese formulario a la Secretaría General de la OACI. Si el párrafo 2 fuera aplicable, sírvase completar los párrafos 2 y 3 y enviar ese formulario a la Secretaría General de la OACI.

2. Puede evitarse reiterar en detalle las diferencias anteriormente notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que sigue siendo válido.

3. En el párrafo 2 sobre la notificación de diferencias respecto al Anexo 17 se proporciona orientación sobre la notificación.

4. Enviar una copia de esa notificación al Director Regional de la OACI en Ciudad México.

APÉNDICE 18

Form. 27 R E P Ú B L I C A D O M I N I C A N A MINISTERIO DE DEFENSA CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL	REGISTRO DE PILOTOS Y PASAJEROS DE VUELOS LOCALES

Día: _____ Mes: _____ Año: _____

Yo_____, Piloto, No. de Licencia: _____

Certifico que realizaré un vuelo doméstico desde: _____, hacia: _____

_____, en la aeronave matrícula No.: _____; y confirmo los siguientes datos:

Nombre de la Compañía: _____

Nombre del Copiloto:_____ No. de Licencia: _____

Cantidad de Pasajeros: _____

Motivo del Viaje: _____

Destino: _____

NOTA:

1. Los menores no acompañados de sus padres, se transportarán bajo la responsabilidad del piloto.
2. Los pilotos deben firmar el presente formulario en presencia del Agente AVSEC en el puesto de servicio.

PARA USO OFICIAL SOLAMENTE

Puesto de Servicio: _____ Sierra: _____

Autenticación de la aeronave. Si: ___ No: ___ ¿Con quién? _____

Hora de salida del vuelo: _____ Hora de llegada del vuelo: _____

Tiempo estimado del vuelo: _____

Observaciones:_____
_____
_____

_____ Nombre y Firma del Piloto

_____ Nombre y Firma del Copiloto

_____ Nombre y Firma del Encargado del Puesto de Servicio de Seguridad del CESAC

Página web: www.cesa.mil.do

APÉNDICE 19
INFORME DE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA.

REPUBLICA DOMINICANA MINISTERIO DE DEFENSA CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACION CIVIL (CESAC). Form. 29.	INFORME DE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

INFORME OFICIAL SOBRE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

PARTE 1: INFORME: PRELIMINAR ☐ FINAL ☐

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

Estado que presenta el informe: _____

Número de expediente: _____
Fecha del informe: ___/___/__
(día / mes / año)

PARTE 2: TIPO DE ACTO DE INTERFERENCIA ILICITA (AUI)	Realizado	Intento
a) Ataque contra una aeronave en vuelo (p. ej., sabotaje y ataques con MANPADS)	☐	☐
b) Ataque contra un aeropuerto/otras instalaciones de aviación (incluida una aeronave en tierra)	☐	☐
c) Apoderamiento ilícito de aeronave	☐	☐
d) Ataque utilizando una aeronave como arma (sistemas de aeronave pilotada a distancia inclusive)	☐	☐
e) Ciberataque que pone en peligro la seguridad operacional de la aviación	☐	☐
f) intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica, Ciberataque que pone en peligro la seguridad operacional de la aviación	☐	☐
g) Otros actos no especificados en esta lista	☐	☐

PARTE 3: INFORMACION GENERAL	INFORMACION SOBRE EL VUELO	
a) Fecha del incidente: _____/_____/_____ día mes año	a) Fecha de salida: _____	f) Núm. de pasajeros: _____
b) Lugar (aeropuerto, Estado, etc.): _____	b) Número de vuelo: _____	g) Núm. de tripulantes: _____
c) Hora en que comenzó el incidente: _____	c) Explotador: _____ ☐ regular ☐ charter ☐ internacional ☐ interior	h) Núm. de IFSO: _____
d) Hora en que terminó el incidente: _____		i) Núm. de perpetradores: _____
e) Tipo de aeronave: _____	e) Aeropuerto de salida: _____ [nombre/Estado]	j) Arma/método utilizado: _____
f) Estado de matrícula: _____	d) Aeropuerto de llegada: _____ (nombre/Estado)	☐ Arma de fuego ☐ Explosivo ☐ Otro (especificar en la Parte 4) ☐ Ninguno
	e) Destino previsto: _____	k) Edificios o instalaciones del aeropuerto afectados: _____

PARTE 4: DESCRIPCION DEL INCIDENTE Y MEDIDAS ADOPTADAS PARA SUBSANAR PUNTOS DEBILES

A) NUMERO DE VICTIMAS / LESIONES

	Pasajeros	Tripulantes	Perpetradores	Otros
Muertos:	_____	_____	_____	_____
Lesionados:	_____	_____	_____	_____

B) **EDIFICIOS O INSTALACIONES DEL AEROPUERTO AFECTADOS:**

1. _____
2. _____

C) **INFORMACION DEL PERPETRADOR:**

3. Cantidad de perpetradores: ____
4. Nombre: _____
5. Sexo: _____
6. Fecha de nacimiento: _____
7. Edad: _____
8. Nacionalidad: _____

D) **COMO LOGRA EL PERPERTRADOR ENTRAR AL AEROPUERTO :**

_____
_____
_____
_____

E) **DESCRIPCION DEL INCIDENTE Y MEDIDAS ADOPTADAS EN PERJUCIO DEL PERPETRADOR:**

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

F) **MEDIDAS DE SEGURIDAD ADOPTADAS PARA MITIGAR FUTUROS ACTOS DE ESTA INDOLE:**

1. **Temporal:**

_____
_____
_____

2. **Permante:**

_____
_____
_____

_____
Firma

_____
Nombre

_____
Cargo

APÉNDICE 20

REPÚBLICA DOMINICANA
MINISTERIO DE DEFENSA
CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA
Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

Form.33

INFORME SOBRE INCIDENTE EN TIERRA RELACIONADO CON UN PASAJERO PERTURBADOR

AEROPUERTO: _____

FECHA: _____/_____/_____ HORA: _____
D / M / A

Número de vuelo: _____ Ruta de vuelo: _____

Hora (UTC) del incidente: _____

Lugar del incidente: _____

Datos del pasajero:

Nombre (s) y apellido (s): _____

Registro de localizador del pasajero (PNR): _____

Viaja en clase: Primera / Club ☐ Económica ☐

¿De Origen o en Tránsito?: De origen ☐ En tránsito ☐

Hombre ☐ Mujer ☐ Edad: _____ Nacionalidad: _____

Viaja: Solo ☐ Con la familia ☐ En grupo ☐ Si está involucrado más de un pasajero dar los detalles:

_____-

_____

Miembro del Club Ejecutivo ☐ Número de miembro, si se conoce: _____

Miembro de un programa asociado de viajero frecuente: ☐ Dar los detalles: _____

_____

Detalles del incidente:

☐ Discusión con: _____
☐ Violencia verbal contra: _____
☐ Violencia física hacia: _____
☐ Hostigamiento sexual a: _____
☐ Agresión contra: _____
☐ Daño deliberado a los bienes
☐ La tripulación le negó el embarque
☐ Fumó en un área donde está "prohíbo fumar"
☐ Creó una perturbación
☐ Otro (dar los detalles y continuar en otra hoja si es necesario): _____

_____

_____

Factores que probablemente contribuyeron:

	Factores principales	Factores secundarios
Alcohol	☐	☐
Estado de salud	☐	☐
Detenido / persona deportada en tránsito	☐	☐
Insatisfacción con el servicio	☐	☐
Asiento asignado	☐	☐
Exceso de reservas	☐	☐
Conflicto con otros pasajeros	☐	☐
Equipaje extraviado	☐	☐

Otro (dar detalles y continuar en otra hoja si es necesario):

_____

_____

Evaluación.

Corresponde al personal de tierra la responsabilidad de asegurar que un cliente perturbador o potencialmente perturbador no sea aceptado a sabiendas para el vuelo. En su opinión, si este cliente hubiera subido a bordo habría creado una situación en que:

	Sí	No
¿Podría haber resultado comprometida la seguridad operacional de la aeronave?	☐	☐
¿Podría haber corrido un riesgo grave la seguridad de la tripulación o de otros clientes?	☐	☐
¿Podría haber arriesgado el orden y la disciplina a bordo?	☐	☐
¿Podría haber perturbado a otros clientes en la cabina de la aeronave?	☐	☐
¿Hubiera podido el vuelo perjudicar el bienestar de este cliente?	☐	☐

Otro (especificar): _____

Medidas inmediatas que se adoptaron.

Se llamó al encargado de base (Gerente de estación o quien lo represente)	☐	☐
Se llamó al contratista de seguridad (Proveedor de servicio de seguridad)	☐	☐

Se llamó al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) ☐ Otras medidas adoptadas (dar los detalles):_____

_____

_____

Víctima.

Personal de tierra ☐ Pasajero ☐ Agente de despacho ☐

Otro (dar los detalles y continuar en una hoja separada si es necesario):_____

_____

_____

Medida de seguimiento.

Medida policial: ☐ Arresto ☐

Otra (dar los detalles y continuar en una hoja separada si es necesario): _____

_____

_____

Comentarios/información adicional _____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Nombre del Gerente o representante de la línea aérea

APÉNDICE 21

REPÚBLICA DOMINICANA
MINISTERIO DE DEFENSA
CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA
Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

Form.34

REGISTRO DE INFORME SOBRE PERTURBACIÓN CAUSADA POR UN PASAJERO PARA ENTREGARLO A LAS AUTORIDADES

Número de expediente: _____

Fecha del informe: ____ /____ /____
(Día/Mes/Año)

- Nota:
Este formulario debe completarse después de todo incidente de Nivel 1 a Nivel 4

Nivel de interferencia

☐ Nivel 1 **(Verbal)** ☐ Nivel 2 **(Físico)** ☐ Nivel 3 **(Amenaza de muerte)** ☐ Nivel 4 **(Puesto de pilotaje)**

Número de vuelo: _____.

Tramo (Ruta de Vuelo): _____.

Fase del vuelo (Entrada/Salida): _____.

TRIPULACIÓN DEL PUESTO DE PILOTAJE

Nombre del piloto al mando, número de empleado y base: _____

MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA

Nombre, número de empleado y base: _____.

Nombre, número de empleado y base: _____.

Nombre, número de empleado y base: _____.

Nombre, número de empleado y base: _____.

Nombre, número de empleado y base: _____.

Nombre, número de empleado y base: _____.

Nombre, número de empleado y base: _____.

Nombre, número de empleado y base: _____.

Nombre, número de empleado y base: _____.

Nombre, número de empleado y base: _____.

Categoría 2 / Categoría 3 (después de Categoría 1 – advertencia verbal)

Se le entregó advertencia escrita al pasajero? SI ☐ NO ☐

DESCRIPCIÓN DE UN PASAJERO INSUBORDINADO/PERTURBADOR

Nombre (s) y Apellido (s) del pasajero: _____

Número de asiento: _____

Hombre ☐ Mujer ☐

Número de hombres o mujeres: _____

Estatura: _____

Edad: _____

Peso: _____

LUGAR DEL INCIDENTE:
Zona: _____

Otro (especificar): _____

NATURALEZA DEL INCIDENTE:

De pasajero a pasajero ☐ De pasajero a miembro de la tripulación ☐ Uso de arma ☐ Daño ☐

☐ Otro (especificar): _____

CAUSA ESPECÍFICA: (si se conoce, suprimir si corresponde).

Alcohol (propio/del explotador de aeronaves) ☐ Equipaje de cabina ☐ Asiento ☐ Teléfono móvil ☐

Relacionada con drogas ☐ Reglamentación sobre cinturón de seguridad ☐ Artefactos electrónicos ☐

☐ Otra (especificar): _____

MEDIDAS ADOPTADAS:
Desembarcado antes del vuelo ☐ Se le dio tarjeta de advertencia ☐ Incidente resuelto ☐

Se le sujetó ☐ Se llamó al CESAC ☐ Pasajero desembarcado ☐ Se solicitó el arresto ☐

Se cancelaron los documentos para seguir el viaje ☐ Aterrizaje no regular/aeropuerto de desvío ☐ :

_____

ASISTENCIA MÉDICA: Sí ☐ No ☐ Se administraron primeros auxilios ☐

Al pasajero ☐ A los miembros de la tripulación ☐ Al pasajero insubordinado/perturbador ☐

Se administraron medicamentos (especificar el tipo) ☐ : _____

_____

Nombre (s) y Apellido (s) del médico: _____

_____

Dirección: _____

Nombre (s) y Apellido (s) del pasajero: _____

Número (s) de teléfono: _____

Breve descripción de las lesiones: _____

_____

_____

CUMPLIMIENTO DE LA LEY: Sí ☐ No ☐ Asistencia del oficial de seguridad a bordo Sí ☐ No ☐

Nombre (s) y Apellido (s) del oficial: _____

Número de carné: _____

Número de queja: _____

Nombre (s) y Apellido (s) del testigo: _____

Número de asiento: _____

Número (s) de teléfono: _____

Dirección del testigo: _____

_____

DECLARACIÓN DEL MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN

Las observaciones deben ser objetivas y en secuencia. Incluya una descripción completa del incidente, con las mismas palabras empleadas y una descripción del comportamiento observado. Firme e indique su número de empleado después de su declaración. Use hojas adicionales si fuera necesario.

_____

_____

_____

_____

_____

Nombre y Firma del Gerente de Estación

EN EL PRIMER PUNTO DE ATERRIZAJE

TRIPULACIÓN DE CABINA: Adjuntar el cupón de embarque y enviar una copia del formulario a cada una de las siguientes oficinas:

Asuntos jurídicos: [número de fax]_____ Correo electrónico:_____
Seguridad en vuelo: [número de fax]_____ Correo electrónico:_____
Seguridad de la empresa: [número de fax]_____ Correo electrónico: _____
Para información del abogado gestor de la empresa y su consejo al respecto.

APÉNDICE 22

REPÚBLICA DOMINICANA

MINISTERIO DE DEFENSA

CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

Form.35-A

REGISTRO DE ADVERTENCIA SOBRE PERTURBACIÓN CAUSADA POR UN PASAJERO

TRANSGRESIÓN
COMPORTAMIENTO INACEPTABLE A BORDO DE LA AERONAVE

ADVERTENCIA ESCRITA

Fecha: _____/_____/_____
Día / Mes / Año

Nombre del explotador de aeronaves: _____

Nombre (s) y Apellido (s) del pasajero: _____

Nacionalidad del pasajero (s): _____ Pasaporte No.: _____

Número (s) de contacto del pasajero (s): _____

Número de vuelo: _____ Número de asiento: _____

Hora (UTC): _____

ADVERTENCIA FINAL
DEL PILOTO AL MANDO DE ESTA AERONAVE

La tripulación de cabina ya le ha dicho que su comportamiento a bordo de esta aeronave es inaceptable.

Con efecto inmediato:
Usted debe cumplir las instrucciones de la tripulación.

Si usted no cumple, puedo decidir aterrizar la aeronave en el lugar más cercano disponible y obligarle a desembarcar.

Se le reclamarán los gastos de desvío del vuelo y se invalidará su billete para el resto del viaje.

A la llegada, se comunicarán a las autoridades policiales los detalles de su conducta para su posible enjuiciamiento.

_____
Nombre del Gerente o representante del Explotador de la aeronave

_____
Nombre del Piloto al Mando

Copia:
Pasajero
Agente de seguridad en el Aeropuerto

REPÚBLICA DOMINICANA

MINISTERIO DE DEFENSA

CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

Form.35-B

REGISTRO DE ADVERTENCIA SOBRE PERTURBACIÓN CAUSADA POR UN PASAJERO

TRANSGRESIÓN DE LA PROHIBICIÓN DE FUMAR

ADVERTENCIA ESCRITA

Fecha: _____/_____/_____
Día / Mes / Año

Nombre del explotador de aeronaves: _____

Nombre (s) y Apellido (s) del pasajero: _____

Nacionalidad del pasajero (s): _____ Pasaporte No.: _____

Número (s) de contacto del pasajero (s): _____

Número de vuelo: _____ Número de asiento: _____

Hora (UTC): _____

ADVERTENCIA FINAL DEL PILOTO AL MANDO DE ESTA AERONAVE

En este vuelo está prohibido fumar

La tripulación de la aeronave le ha dicho que no fume a bordo de esta aeronave y el letrero de **PROHIBIDO FUMAR** está encendido.

Si usted fuma o trata de volver a fumar, le pediré a las autoridades policiales que esperen la llegada de esta aeronave y adopten las medidas pertinentes.

En ese caso, el explotador de la aeronave informará a las autoridades sobre su conducta para que investiguen y el posible enjuiciamiento.

Se le reclamaran los gastos en que incurra como resultado de su conducta.

_____ _____

Nombre del Gerente o representante del Explotador de la aeronave

Nombre del Piloto al Mando

Copia:
Pasajero
Agente de seguridad en el Aeropuerto

APÉNDICE 23

PROCEDIMIENTOS PARA LAS ENMIENDAS DE LOS DOCUMENTOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (DSAC).

a) Las enmiendas que se requieran hacerles a los DSAC, ya sea por solicitud o por recomendación de una autoridad, deben ser sometidas por la vía más expeditas por ante el Director General del CESAC, debiendo utilizar la forma de presentación de documentos para enmiendas, consignada en el **Adjunto A**, de este apéndice.

b) El Director General, luego de haber recibido la solicitud de enmienda designará una comisión, que puede ser la Comisión Técnica del CESAC, para estudio y recomendaciones.

c) El informe del estudio y recomendaciones, realizado por la comisión designada, será conocido por la Comisión Técnica para su ponderación, la cual remitirá su resultado al Director General del CESAC.

d) En caso de ser aprobados dichos resultados por el Director General del CESAC, se le enviará una comunicación a la Dirección de Operaciones del CESAC, a fin de que se elabore la Directiva de Seguridad que aprueba la enmienda con la firma del Director General.

e) Una vez firmada la Directiva de Seguridad que aprueba la enmienda, la Dirección de Operaciones del CESAC, la enviará a la Subdirección de correspondencia del CESAC, para su distribución y a la Dirección pertinente para el registro de la misma, en las hojas de registro de enmienda del DSAC, que se enmienda.

f) Las directivas de seguridad que enmiendan los DSAC, deberán ser adjuntadas y registradas en los mismos.

g) Las nuevas ediciones de los DSAC incorporarán las enmiendas realizadas.

h) El original de las ediciones de los DSAC, estarán estampadas con un sello seco en la parte inferior derecha de cada página, con el logo del CESAC a fin de evitar alteraciones posteriores por parte de los responsables de su actualización.

Modelo de Presentación para Enmiendas o Modificaciones de Documentos, Procedimientos o Normas.

1.1 **Primer orden,** presentar de manera digital, el documento, procedimiento o norma con el control, preferiblemente con disposiciones que anteceden y preceden la norma o normas a enmendar, esto es para tener una referencia del contexto en que se proponen las modificaciones.

1.2 **Ejemplo del Primer orden:**

- El texto que continúa sin cambios figura de manera original.
- ~~El texto que ha de suprimirse aparece tachado.~~
- El nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado.

~~4.8.2~~ 4.8.3 ~~**Recomendación.**~~ Cada Estado contratante ~~debería disponer~~ asegurará que las medidas de seguridad en la parte publica se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades intervinientes, de conformidad con las Normas 3.1.5, 3.2.2 y 3.2.3, ~~definiendo~~ y definirá ~~las responsabilidades correspondientes~~ en su programa nacional de seguridad de la aviación civil las responsabilidades apropiadas para la seguridad de la parte pública.

1.3 **Segundo orden,** una tabla con dos columnas, una con la propuesta en la que se hagan los controles de cambios y la otra con la justificación.

Ejemplo del Segundo orden:

Propuesta de modificación	**Justificación**
~~4.8.2~~ 4.8.3 ~~**Recomendación.—**~~ Cada Estado contratante ~~debería disponer~~ asegurará que las medidas de seguridad en la parte pública se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades intervinientes, de conformidad con las Normas 3.1.5, 3.2.2 y 3.2.3, ~~definiendo~~ y definirá ~~las responsabilidades correspondientes~~ en su programa nacional de seguridad de la aviación civil las responsabilidades apropiadas para la seguridad de la parte pública.	Como las características físicas, operaciones y administrativas de la parte pública pueden diferir considerablemente de un aeropuerto a otro, y pueden intervenir distintas autoridades y entidades, la nueva Norma 4.8.1 propuesta da suficiente flexibilidad a los Estados para determinar lo que constituye la parte pública, que puede incluir instalaciones, incluidas las terminales, según su propio entorno de amenaza y riesgos, así como sus limitaciones operacionales. Al identificar la parte pública, los Estados deberían considerar en particular las áreas más concurridas, ya sea dentro de la terminal o cerca de ella, caracterizadas por una concentración previsible de gente dentro de un edificio o fuera de él. Teniendo esto en cuenta, el Consejo no consideró útil ni factible formar una definición universal de la parte pública. Estas disposiciones se basan en los riesgos y se centran en resultados.

APÉNDICE 24

GUÍA PARA EL EQUIPAMIENTO MÍNIMO PARA EL CENTRO DE CONTROL DE INCIDENTES (CCI) Y EL CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIAS (COE).

Los Centros de Control de Incidentes (CCI) y Centro de Operaciones de Emergencias (COE) deberán disponer de comunicaciones flexibles y eficaces que les permitan comunicarse directamente con la aeronave afectada, así como con los servicios de tránsito aéreo y todas las dependencias de servicios de seguridad cuya asistencia sea probablemente necesaria en el aeropuerto.

Equipo General para el CCI y COE.

Se dispondrá del equipo y los elementos siguientes para el CCI y COE:

a) Mapas y planos que indiquen el Estado en cuestión, el emplazamiento del aeropuerto y las zonas aledañas al mismo, así como un plano detallado del aeropuerto, que deberá ser cuadriculado indicando todos los elementos esenciales. También se dispondrá de planos de los pisos de todos los edificios del aeropuerto y los diseños de los sistemas de todos los servicios públicos en el aeropuerto.

b) Principales tipos de aeronaves utilizadas por los explotadores de aeronaves, así como un modelo a escala del aeropuerto.

c) Tableros de presentación y planos del lugar, de las plantas del edificio y de la infraestructura, tales como los relacionados con agua, cloacas, electricidad y gas.

d) Una alimentación eléctrica auxiliar.

e) Estantes con espacios de trabajo apropiadas para el funcionamiento de todo el material esencial.

f) Asientos cómodos para el personal, de preferencia ajustables y sobre ruedas.

g) Mueble archivador y mesa con cajones para consultar y archivar mapas y planos.

h) Computadoras o conexiones para computadoras portátiles.

i) Sistemas de iluminación, calefacción y aire acondicionado de control independiente.

j) Ejemplares de los programas de seguridad pertinentes.

k) Todos los medios de telecomunicaciones: radio, televisión, teléfonos terrestres y celulares e Internet.

l) Guías telefónicas del aeropuerto y el gobierno.

m) Un registro o directorio de traductores, sus idiomas de trabajo y números de teléfonos de contacto, así como una lista para los procedimientos de trabajo y llamada.

n) Monitor de sistemas de presentación de información de vuelo.

o) Receptores de televisión y radio de emisoras comerciales.

p) Tableros sobre la situación o informes al respecto.

q) Relojes que indiquen la hora local y el tiempo universal coordinado (UTC).

r) Tablas de redes de radiofrecuencias y distintivos de llamada que consultará el personal que utilice equipo radioeléctrico.

s) Cantidad adecuada de material de oficina.

t) Persianas para todas las ventanas a fin de ajustar la luz natural que penetra en las salas e impedir que se observe la instalación desde el exterior, de ser necesario.

u) Botiquín de primeros auxilios.

v) Binoculares y linternas eléctricas.

w) Tablero blanco, marcadores y un apuntador.

x) Basureros.

y) Distribuidor de agua fría.

APÉNDICE 25

ÍNDICE DE NORMAS DEL ANEXO 17 "SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN-PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITAS".

NORMA ANEXO 17	NORMA PNSAC	CAPÍTULO
2.1.1	1.1	1
2.1.2	4.2.2., Núm. 1	4
2.1.3	4.2.2., Núm. 10	4
2.1.4	5.3.4	5
2.2	4.2.2., Núm.2	4
2.3. (MR)	6.1.3	6
2.4.1	5.4.1.1	5
2.4.2	5.4.1.2	5
2.4.3	5.4., Lit. a.	5
2.4.4	5.4.2.1	5
2.4.5	5.4.2.2	5
2.4.6 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
2.4.7 (MR)	5.4.3.1	5
2.4.8 (MR)	5.3.3	5
2.4.9 (MR)	5.4, Lit. b.	5
2.5.1 (MR)	8.1.2	8
2.5.2 (MR)	8.1.3	8
2.5.3 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
2.5.4 (MR)	8.1.7	8
3.1.1	4.2.2, Núm. 3	4
3.1.2	4.3, Núm. 4	4
3.1.3	12.2.1.1.	12
3.1.4 (MR)	10.10.4	10
3.1.5	4.2.2, Núm. 46	4
3.1.6	4.2.2, Núm. 22	4
3.1.7	5.1.2	5
3.1.8	13.2	13
3.1.9	4.2.2, Núm. 23	4
3.2.1	4.2.2, Núm. 7	4
3.2.2	4.2.2, Núm. 30	4
3.2.3	4.2.2, Núm. 31	4
3.2.4	4.2.2, Núm. 24 y 4.21, Núm. 5	4
3.3.1	4.22.1, Núm. 1	4
3.3.2	4.2.2, Núm.52 y 4.22.2, Núm.1	4
3.3.3 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
3.3.4 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
3.4.1	9.12.1	9
3.4.2	9.5.2	9
3.4.3	9.12.3	12

3.4.4	11.1.	11
3.4.5	11.2.	11
3.4.6	6.6.8	6
3.4.7 (MR)	9.14.3.7	9
3.5.1	11.3	11
3.5.2	6.6.7, Lit. c), Núm.1, 6.6.17 y 9.5.1.	6 y 9
3.5.3	4.2.2 Núm. 47	4
3.6	4.2.2., Núm. 45 y 4.7 Núm. 8.	4
4.1.1	6.1.1.	6
4.1.2	6.1.4	6
4.1.3	7.1.11	7
4.1.4 (MR)	6.1.5	6
4.2.1	6.5.1	6
4.2.2	6.3.1	6
4.2.3	6.3.2	6
4.2.4	6.9.1	6
4.2.5	7.3.1	7
4.2.6	7.3.2	7
4.2.7	6.8.1	6
4.3.1	6.9.4	6
4.3.2	6.9.10.3	6
4.3.3	6.9.10.4	6
4.3.4	6.9.5.	6
4.3.5 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
4.3.6	6.9.12	6
4.4.1	7.1.3.1	7
4.4.2	7.1.3.3	7
4.4.3	7.2.1	7
4.4.4	7.1.9.1	7
4.4.5	7.2.3	7
4.4.6 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
4.5.1	7.10.1.	7
4.5.2	7.10.4	7
4.5.3	7.8.1.1	7
4.5.4	7.9.1	7
4.5.5	7.11.1	7
4.5.6	7.9.6	7
4.6.1	7.13.3	7
4.6.2	No Incorporada	No Incorporada
4.6.3	7.13.4	7
4.6.4	7.13.5	7
4.6.5	No Incorporada	No Incorporada
4.6.6	7.14.1	7
4.6.7	7.14.8	7

4.6.8	7.13.13	7
4.6.9	7.13.11	7
4.6.10	7.13.6	7
4.6.11 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
4.7.1	7.6.2.3.	7
4.7.2	7.6.2.2.	7
4.7.3	7.6.2.1.	7
4.7.4	7.5.2.1.	7
4.7.5	7.5.2.4.	7
4.7.6	7.5.3.1.	7
4.7.7	7.5.3.4.	7
4.7.8	7.5.2.6., Lit. **e**)	7
4.8.1	6.11.1	6
4.8.2	6.11.2	6
4.8.3	6.11.3	6
4.9.1	6.12.1	6
4.9.2 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
5.1.1	10.3.4.	10
5.1.2	10.3.5.	10
5.1.3	10.7.4.	10
5.1.4	12.1.2.	12
5.1.5	10.7.1.	10
5.1.6	10.2.3, 10.3.1, 10.3.2, 10.3.3, 10.3.6	10
5.2.1	10.6.3.	10
5.2.2	4.7, Núm. 7 y 10.6.6.	4 y10
5.2.3	10.6.1.	10
5.2.4	10.6.4.	10
5.2.5	10.9.1.1.	10
5.2.6 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
5.2.7 (MR)	No Incorporada	No Incorporada
5.3.1	5.5.2.	5
5.3.2	12.3	12
5.3.3(MR)	No Incorporada	No Incorporada

APÉNDICE 26

PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES PARA LA CARNÉTIZACIÓN DEL PERSONAL EXTRANJERO.

Para el procedimiento de verificación de antecedentes previo a la carnétización del personal extranjero que laborará en los diferentes Aeropuertos del país, se deberán seguir los pasos descritos a continuación: Un representante autorizado del empleador, solicitará por escrito al Explotador u Operador de Aeropuerto de que se trate, la emisión del carné de identificación aeroportuaria para un ciudadano extranjero laborar en dicho aeropuerto; procediendo de inmediato la indicada jurisdicción a remitir la referida solicitud al Encargado de la Sección de Depuración del CESAC, destacado en la citada terminal, con copia por escrito o digital, al Director de Inteligencia de esta institución. El interesado, deberá presentarse a la mayor brevedad por ante El Encargado de la Sección de Depuración destacado en la terminal aeroportuaria correspondiente, a los fines de iniciar el proceso de depuración y completar el "**Formulario de Solicitud de Verificación de Antecedentes para la Carnétización del Personal Extranjero que laborará en los diferentes Aeropuertos del País**", adjuntando a esta solicitud dos (**2**) fotografías 2x2, una fotocopia de su pasaporte y cualquier otro documento oficial con fotografía.

1. Una vez completado el formulario correctamente y debidamente firmado por su solicitante, el Encargado de la Sección de Depuración destacado en la terminal aeroportuaria de que se trate, enviará al Director de Inteligencia del CESAC por la vía más expedita posible, en un plazo no mayor de cuarenta y ocho (**48**) horas la referida solicitud, anexando a la misma el "**Formulario de Solicitud de Verificación de Antecedentes para la Carnetización del Personal Extranjero que laborará en los diferentes Aeropuertos del País**", y sus anexos.

2. Recibida la comunicación, el Director de Inteligencia del CESAC iniciará el proceso de verificación de antecedentes vía la Dirección General de este Cuerpo Especializado, a través de las Agencias de Seguridad del Estado y Organismos Internacionales de Seguridad, así como también, mediante la aplicación de otros mecanismos que se consideren de lugar. Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos emitirán un carné de identificación aeroportuaria **temporal** por un período no mayor de (**15**) quince días calendario, a los extranjeros que se encuentren realizando el proceso de "**verificación de antecedentes**", previa coordinación con las Secciones de Depuración de la Dirección de Inteligencia del CESAC, destacadas en las diferentes terminales aeroportuarias del país, la cual podrá ser renovada por otro período similar, en caso de que este organismo no haya concluido con el proceso de verificación de antecedentes.

3. Al concluir el proceso de verificación de antecedentes, en los casos en que no se haya detectado ninguna información que consigne que la persona depurada haya tenido antecedentes penales, el Director de Inteligencia del CESAC remitirá los resultados al Explotador u Operador de Aeropuerto correspondiente, autorizando la confección de un carné de identificación aeroportuaria de manera definitiva. En caso de haberse detectado antecedentes penales, lo remitirá a la Dirección General del CESAC con la recomendación pertinente en torno al caso de que se trate.

4. Se establece un costo de veinticinco (**25**) dólares norteamericanos o su equivalente en pesos dominicanos, de acuerdo a la tasa oficial del Banco Central de la República Dominicana, recursos que serán utilizados para cubrir los gastos en que se incurrirá para el procedimiento de depuración y verificación de antecedentes, tales como: **Prueba Antidoping**, **emisión del Formulario**, los cuales corresponderán doce (**12**) dólares concernientes a la Prueba Antidoping y trece (**13**) dólares al proceso de depuración, así como también, los gastos para el envío de los formularios desde esta institución hacia las diferentes terminales aeroportuarias del país y viceversa. Dicha suma será pagada por el solicitante al momento de presentarse a completar el "**Formulario de Solicitud de Verificación de Antecedentes para la Carnétización del Personal Extranjero que laborará en los diferentes Aeropuertos del País**", en cheque certificado a nombre de la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (**ESAC**), del cual, se le entregará un comprobante de pago.

5. La verificación de antecedentes previo a la carnétización del personal extranjero que laborará en los diferentes Aeropuertos del País, no deberá exceder de un plazo de treinta (**30**) días calendario, a partir de que se haya recibido el indicado formulario y demás documentos anexos, conforme a lo establecido en el párrafo No.3, precedentemente.

6. Para la renovación de los carnés de identificación aeroportuarias **permanente** al personal extranjero que se encuentra laborando en los diferentes aeropuertos del país, se seguirán los mismos pasos descritos precedentemente, debiendo solicitarse treinta (**30**) días calendario antes del vencimiento la misma.

7. Los Explotadores u Operadores de Aeropuertos no podrán emitir un carné de identificación aeroportuaria **permanente** a ningún ciudadano extranjero para laborar en un aeropuerto, sin antes haber recibido los resultados del proceso de depuración, por parte del CESAC.

APÉNDICE 27

PROCEDIMIENTO PARA LA TOMA DE HUELLAS DACTILARES AL PERSONAL EXTRANJERO.

Para la toma de las huellas dactilares del personal extranjero que labora en los aeropuertos del país, se deben seguir los pasos descritos a continuación:

1. Se le solicitará a la persona que se lave las manos con agua y jabón y se seque con una toalla de papel. Se le aplicará alcohol para los dedos si las manos aún están húmedas. Luego de que el alcohol se evapore, se procede con el proceso de toma de huellas dactilares.

2. Se deberá comunicar a la persona que relaje sus manos y mire la superficie plana del formulario, debiendo seguir en todo momento las instrucciones.

3. Se le pedirá a la persona que coloque el dedo pulgar derecho sobre la almohadilla, moverlo de derecha a izquierda a través de la tinta, de tal manera que la tinta de la almohadilla cubra el pulgar desde un borde de la uña al otro.

4. Colocar el borde derecho del pulgar en la tarjeta de huellas dactilares en el lugar designado. Rodar el pulgar uniformemente a través de la tarjeta de derecha a izquierda hasta llegar a la orilla opuesta, evitando sacar el pulgar o aplicar presión adicional; el peso del dedo es suficiente.

5. Levantar el pulgar hacia arriba de la tarjeta y tomar el dedo índice de la mano derecha. Guía el dedo en la almohadilla, colócalo sobre la plataforma de entintado y hazlo rodar de izquierda a derecha, de un borde de la uña al otro, a través de la tinta.

6. Colocar el dedo en la tarjeta de huellas dactilares en el área designada y utilizar el mismo movimiento de balanceo de izquierda a derecha para registrar la huella dactilar.

7. Se le pedirá a la persona que cambie a la mano contraria y se tomará el pulgar izquierdo. Rueda el pulgar de izquierda a derecha en la almohadilla de tinta para cubrirlo con tinta. Ponlo luego en la tarjeta de huellas digitales y usa el mismo movimiento de balanceo de izquierda a derecha para registrar la huella dactilar.

8. Suelta el pulgar y toma el dedo índice izquierdo. Rueda el dedo de derecha a izquierda a través de la tinta y utiliza el mismo movimiento para registrar la huella en la tarjeta.

9. La persona que realiza la toma de huellas dactilares deberá recibir un entrenamiento antes de realizar estas funciones.

APÉNDICE 28

FORMULARIO DE SOLICITUD DE VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES PARA LA CARNÉTIZACIÓN DEL PERSONAL EXTRANJERO

Fotografía 2x2/Photo 2x2

CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL (CESAC)

FORMULARIO DE SOLICITUD DE VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES PARA LA CARNÉTIZACIÓN DEL PERSONAL EXTRANJERO

**********Por favor llene con letra de molde/ please fill with mold letter **********

AEROPUERTO/Airport: _____FECHA/Date: _____
FORM. No.: _____

MARQUE CON UNA X EL TIPO DE SOLICITUD DE TARJETA DE IDENTIFICACIÓN AEROPORTUARIA/Mark with an X the type of application for the airport´s identification card:

NUEVA/New: _____ RENOVACIÓN/Renovation:_____ PERDIDA/Lost: _____ CAMBIO DE ÁREA/Change of Area: _____CAMBIO POR DETERIORO/Change by Deterioration: _____

SECCIÓN I: INFORMACIÓN DEL EMPLEADO/Employee´s Information:

1.-NOMBRES/Name:_____

2.-APELLIDOS/Lastname:_____

3. -TARJETA DE IDENTIDAD No./Identification No.:_____

4.-PASAPORTE No./Passport No.:_____

5.- EDAD/Age:_____ESTADO CIVIL/Marital Status:_____

6.-FECHA DE NACIMIENTO/Date of Birth:_____

7.-NACIONALIDAD/Nacionality:_____

8.-ESTATURA/Height:_____PESO/Weight:_____SEXO/Sex:_____

9.-COLOR DE OJOS/Eyes:_____COLOR DE CABELLO/Hair:_____

10.-COLOR DE PIEL/Skin Color:_____TIPO DE SANGRE/Blood Type:_____

11.-OCUPACION/Occupation:_____

12.-GRADO ACADÉMICO/Academic Degree:_____

13.- CORREO ELECTRÓNICO/Email:_____

14.-TELÉFONO RESIDENCIAL No.**/Residential Telephone No.:_____**

15.-TELÉFONO MÓVIL No./Mobile Phone No.:_____

16.-LUGAR DE NACIMIENTO/Place of Birth:_____

_____

17.-DIRECCIÓN DE PAÍS DE ORIGEN/Origin Address:_____
_____
_____

18.-DIRECCIÓN PERMANENTE/Permanent Address:_____

19.- DIRECCIÓN EN LA REPÚBLICA DOMINICANA/Address in the Dominican Republic:_____
_____

20.-¿HA TENIDO EXPERIENCIA MILITAR O CONOCIMIENTOS SOBRE MANEJOS DE EXPLOSIVOS?, EN CASO AFIRMATIVO, EXPLIQUE/Do you have knowledge about explosive or have you been military, police officer?, if yes, explain:_____
_____
_____
_____

21.-¿ALGUNA VEZ HA CONSUMIDO SUSTANCIAS ILÍCITAS O RESTRINGIDAS?, EN CASO AFIRMATIVO, EXPLIQUE/Have you ever used unlawful or restricted substances?, if yes, explain:_____
_____

22.-¿HA TENIDO ANTECEDENTES JUDICIALES EN SU PAÍS DE ORIGEN U OTRO ESTADO?, EN CASO AFIRMATIVO, EXPLIQUE/ Have you had criminal record in your country of origin or other states?, if yes, explain:_____
_____
_____

23.-MENCIONE LOS PAÍSES EN LOS QUE HA RESIDIDO, DURANTE LOS ÚLTIMOS DIEZ (10) AÑOS/ Mention the countries of residence during the past ten (10) years: _____
_____
_____
_____

24.-REFERENCIA PERSONAL/Personal Reference:

a.-_____**Tel.:**_____

Correo Electrónico/email:_____

b.-_____**Tel.:**_____

Correo Electrónico/email:_____

c.-_____**Tel.:**_____

Correo Electrónico/email:_____

25.-MENCIONE LOS PAÍSES EN LOS QUE HA LABORADO DURANTE LOS ÚLTIMOS DIEZ (10) AÑOS/ Mention the countries which you have worked during the last ten (10) years :_____
_____
_____
_____

SECCIÓN II: DATOS FAMILIARES/Family Data:

1.-DATOS RELATIVOS A SU CÓNYUGE/Datas concerning to your spouse:

CÓNYUGE /Spouse:_____**FALLECIDO/Deceased:**_____
OCUPACIÓN/Occupation:_____**NACIONALIDAD/Nacionality:**_____
PASAPORTE No./Passport No.:_____**EDAD/Age:**_____
TARJETA DE IDENTIDAD/Identification No.: _____
FECHA DE NACIMIENTO/Date of Birth:_____
DIRECCIÓN/Address:_____
_____
TELÉFONO RESIDENCIAL No./Residential Telephone No.:_____
TELÉFONO MÓVIL No./Mobile Phone No.:_____

2.-DATOS RELATIVOS A LOS HIJOS/Datas concerning to your sons:

a.-_____
SEXO/Sex: _____**FECHA DE NACIMIENTO/Date of Birth:**_____
b.-_____
SEXO/Sex: _____**FECHA DE NACIMIENTO/Date of Birth:**_____
c.-_____
SEXO/Sex: _____**FECHA DE NACIMIENTO/Date of Birth:**_____

3.-DATOS RELATIVOS A LOS PADRES/Datas concerning to your Parents:

a.-PADRE/Father:_____**FALLECIDO/Deceased:**_____
FECHA DE NACIMIENTO/Date of Birht:_____**EDAD/Age:**_____
TARJETA DE IDENTIDAD No./Identification No.:_____
PASAPORTE No./Passport No.:_____
DIRECCIÓN/Address:_____
_____
TELÉFONO RESIDENCIAL No./Residential Telephone No.:_____
TELÉFONO MÓVIL No./Mobile Phone No.:_____

b.-MADRE/Mother:_____**FALLECIDO/Deceased:**_____
FECHA DE NACIMIENTO/Date of Birht:_____**EDAD/Age:**_____
TARJETA DE IDENTIDAD No./Identification No.:_____
PASAPORTE No./Passport No.:_____
DIRECCIÓN/Address:_____
_____
TELÉFONO RESIDENCIAL No./Residential Telephone No.:_____
TELÉFONO MÓVIL No./Mobile Phone No.:_____

4.-DATOS RELATIVOS A LOS HERMANOS/Datas concerning to your Brothers and Sisters:

a.-_____**Sexo/Sex:**_____

OCUPACIÓN/Occupation:_____**TEL.:**_____

b.-_____**Sexo/Sex:**_____

OCUPACIÓN/Occupation:_____**TEL.:**_____

c.-_____**Sexo/Sex:**_____

OCUPACIÓN/Occupation:_____**TEL.:**_____

SECCIÓN III: INFORMACIÓN DE LA EMPRESA/Company´s Information:

1.-NOMBRE DE LA EMPRESA/Company´s Name:_____

2.-CARGO QUE OCUPARÁ/Position that will occupy:_____

3. ÁREA DE TRABAJO/Area of Work:_____

4.-TELÉFONO DE LA EMPRESA/Company´s Tel. No.:_____**RNC:**_____

5.-NOMBRE DEL REPRESENTANTE DE LA EMPRESA/Company´s Representative:_____

_____

6.-CORREO ELECTRÓNICO/Email:_____

7.-DIRECCIÓN DE LA EMPRESA/Company´s Address:_____

_____

_____

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

AUTORIZACIÓN/ AUTHORIZATION

YO/**I**_____ DE NACIONALIDAD/**NATIONALITY**_____MAYOR DE EDAD/**ADULT, DE** ESTADO CIVIL/**MARITAL STATUS**_____, **DE** PROFESIÓN U OFICIO/**OCCUPATION**_____, TITULAR DE LA TARJETA DE IDENTIDAD No./**HOLDER OF THE IDENTITY CARD No** _____, PASAPORTE No./**PASSPORT No.** _____, DOMICILIADO Y RESIDENTE ACTUALMENTE,ENLA CALLE/**CURRENTLYDOMICILED AND RESIDENT IN THE STREET**_____, URBANIZACIÓN/**URBANIZATION**_____ _____, SECTOR/**SECTOR**_____MUNICIPIO/**MUNICIPALITY**_____ _____, PROVINCIA/**PROVINCE**_____, PAÍS/**COUNTRY**_____, CÓDIGO POSTAL/**ZIP CODE** _____, CON TELÉFONO RESIDENCIAL No./**WITH THE RESIDENCIAL TELEPHONE No.** _____, TELÉFONO MÓVIL No./**MOBILE PHONE No.**_____, POR MEDIO DE LA PRESENTE AUTORIZO A LAS AUTORIDADES DEL CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL (CESAC), A INDAGAR MI ESTATUS SOCIAL, EL CUAL INCLUYE COMPORTAMIENTO EN EMPLEOS ANTERIORES, FORMACIÓN ACADÉMICA, ENTRE OTROS DATOS QUE SEAN DE INTERÉS A LA INSTITUCIÓN PARA LO CUAL PODRÁN UTILIZAR EL MECANISMO O VÍA QUE CONSIDEREN PERTINENTE, A TRAVÉS DE LAS AGENCIAS DE SEGURIDAD DEL ESTADO U OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD DE OTROS PAÍSES/**BY HEREBY AUTHORIZE AUTHORITIES OF THE SPECIALIZED CORP IN AIRPORT AND CIVIL AVIATION SECURITY (CESAC), TO INQUIRE MY SOCIAL STATUS, WHICH INCLUDES PREVIOUS JOBS BEHAVIOR, EDUCATION, AMONG OTHER RELEVANT DATA TO THE INSTITUTION, WHICH CAN USED THE VIA OR THE MECHANISM WICH CONSIDER APPLICABLE, ACROSS THE STATE SECURITY AGENCIES OR OTHER INTERNATIONAL SECURITY ORGANIZATIONS OF OTHER COUNTRIES.**

ESTA AUTORIZACIÓN LA CONCEDO DE MANERA LIBRE Y VOLUNTARIA, NO GENERANDO AL CESAC NI AL ESTADO DOMINICANO NINGUNA RESPONSABILIDAD POR SU BÚSQUEDA/**I GRANT THIS AUTHORIZATION IN FREE AND VOLUNTARY WAY, NOT GENERATING TO THE DOMINICAN STATE OR CESAC ANY RESPONSIBILITY FOR ITS SEARCH.**

EN LA PROVINCIA DE SANTO DOMINGO, MUNICIPIO BOCA CHICA/IN THE PROVINCE OF SANTO DOMINGO, **MUNICIPALITY BOCA CHICA,** A LOS/**TO THE**_____ DÍAS DEL MES DE/**DAYS OF THE MONTH** _____DEL AÑO/**YEAR** _____.

_____ _____ _____/_____/_____

Nombre del Empleado/Employee´s Name. **Firma del Empleado/Sign.** **Fecha/date.**

NOTA/NOTE: Adjuntar a esta solicitud dos (2) fotografías 2x2, fotocopia de su pasaporte, tarjeta de identidad o cualquier otro documento oficial con fotografía. Se debe inicializar todas las páginas /**Attach to this application two (2) 2x2 photographs, photocopy of your passport, identity card or any other official document with a photograph. You must initialize all pages.**

Impresión dactilar índice izquierdo.	Impresión dactilar índice derecho.	Impresión dactilar pulgar izquierdo.	Impresión dactilar pulgar derecho.
Left index finger print	**Right index finger print**	**Left thumb finger print**	**Right thumb finger print**

APÉNDICE 29

MODELO ESQUEMÁTICO DE REGLAMENTO DE CONTROL DE ACCESO E IDENTIFICACION DE AEROPUERTOS.

CONTENIDO

1. Portada / Portada Lateral/ Contra Portada.
2. Hojas de registro de directivas de enmiendas.
3. Prefacio.
4. Índice.

FORMATO DEL REGLAMENTO DE CONTROL DE ACCESO E IDENTIFICACION DE AEROPUERTO.

Todas las páginas del Reglamento de Control de Acceso e Identificación de Aeropuerto, deben estar selladas con el sello seco de la Dirección General del CESAC y deben estar estructuradas de la siguiente manera:

1.-ENCABEZADO DE PÁGINA (parte superior).
Justificado a la izquierda: Logo del Explotador u Operador del Aeropuerto.
Justificado al centro: "Documento oficial".
Justificado a la derecha: RCAI-Nombre del Aeropuerto (abreviado), Ej.: "RCAI-MDSD".

2.-PIE DE PÁGINA (parte inferior):

Justificado a la izquierda: El mes y año de la edición del programa, Ej.: "AGOSTO-2016".
Justificado al centro: "Documento Oficial".
Justificado a la derecha: Numero del capítulo, numero de la página y total de páginas que contiene el capítulo, separados por guiones, Ej.: "4-1-10" (4=Capítulo), (1=El número de la página) y (10=Total de páginas que contiene el capítulo).

3.-DETALLES DEL TIPO DE LETRA.

Tipo de letra: Todas las letras deben estar en formato **"Times New Román".**

4.- DETALLES DEL TAMAÑO DE LETRAS.

IDENTIFICACION DEL CAPITULO:
Tamaño de las letras "16", en negrita y mayúscula (justificado al centro), los números del capítulo deben ser arábigos.

TITULO CAPITULO:
Tamaño de la letra "16" en negrita y mayúscula (justificado al centro).

SECCIÓN:

Tamaño de la letra “13” inicio en mayúscula (justificado a la izquierda) debe estar identificado por un número de sección.

SUBSECCIÓN:
Tamaño de la letra “13” inicio en mayúscula (justificado a la izquierda y con una sangría de 1.75 cm., a la izquierda) debe estar identificado por un número de sub-sección.

EJEMPLO:

CAPITULO 4
CONTROL DE ACCESO.

4.3 Sistema Automatizado de Control de Acceso.
4.3.1 Control de Acceso Biométrico.

5.- CONTENIDO DE LOS PARRAFOS:

Tamaño de la letra, “13”, formato normal, debiendo de haber una separación entre párrafos de 0.1 cm; los párrafos de las sub-secciones deben estar identificados por numerales y los párrafos de los numerales, por literales, por ejemplo:

7.1 Nombre del título 3
7.1.1 contenido de los párrafos.
a) contenido de los literales.

6.- MARGENES DE LA PÁGINA:

- **Superior: 2.5 Cm.**
- **Inferior: 2.5 Cm.**
- **Izquierdo: 2 Cm.**
- **Derecho: 2 Cm.**

MODELO REGLAMENTO DE CONTROL DE ACCESO E IDENTIFICACIÓN DE AEROPUERTO.

El presente reglamento deberá estar en consonancia con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), vigente y el Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA) correspondiente.

PREFACIO
ÍNDICE

CAPITULO 1.- OBJETIVO DEL REGLAMENTO.
CAPITULO 2.- DEFINICIONES, ACRONIMOS Y SIGLAS.
2.1 Definiciones.
2.2 Acrónimos y Siglas.

CAPITULO 3.- BASE LEGAL.

3.1 Convenios Internacionales.
3.2 Legislación Nacional.

CAPITULO 4.- CONTROL DE ACCESO.

4.1 Generalidades.

4.2 Ingreso y Permanencia.

4.3 Sistema Automatizado de Control de Acceso.
4.3.1 Control de Acceso Biométrico.
4.3.2 Control de Acceso de Vehículo (emisión de marbete).

4.3.3 Clases de Permisos de vehículos.

CAPITULO 5.- PROCEDIMIENTOS PARA LA OBTENCIÓN DE CARNÉ DE IDENTIFICACIÓN Y CONTROL DE ACCESO Y CLASES DE PERMISOS (MARBETES) PERMANENTES Y TEMPORALES.

5.1 Tipos de Carnés de Identificación y Control de Acceso.
5.2 Carné Permanente.
5.3 Requisitos Para la Solicitud del Carné Permanente.

5.4 Verificación de Antecedentes.

5.5 Requisitos Para la Solicitud de los Carné Temporales.

5.6 Instrucción de Concienciación de Seguridad y uso Correcto del Carné.

5.7 Expedición y entrega de los Carné Permanentes.

5.8 Expedición de Carné Para Militares y Entidades del Estado.

5.9 Renovación de Carné Permanente.

5.9.1 Renovación de Carné por Cambio de Empresa o Entidad y/o cambio de nivel de acceso.

5.9.2 Renovación de Carné por Deterioro.
5.10 Retiro de Carné.
5.11 Procesos a seguir en caso de pérdida o robo de los Carné.
5.12 Criterio para rechazar una solicitud de Carné Permanente.
5.13 Carné Temporales.
5.13.1Plantilla Provisional.
5.14 Validez de los Carné Temporales.
5.15 Pérdida de Carné Temporales.
5.16 Clases de permisos (Marbetes).
5.16.1 Marbetes Permanentes.
5.16.2 Marbetes Transitorios.
5.17 Procedimiento para la obtención de Marbetes Permanentes.
5.18 Procedimiento para la obtención de Marbetes Transitorios.
5.19 Políticas en caso de Pérdidas de Marbetes.

CAPITULO 6.- RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES DE CADA PORTADOR DE CARNÉ DE CONTROL DE ACCESO E IDENTIFICACIÓN.

6.1 Obligación de Portar el Carné.
6.1.1 Obligaciones y Deberes del Portador de un Carné Permanente, Provisional o Visitante.
6.2 Responsabilidad del Empleado al adquirir un Carné.
6.3 Responsabilidad de la Empresa al momento de solicitar la Emisión de un Carné.

CAPITULO 7.- ASPECTOS ADMINISTRATIVOS.

7.1 Procedimiento para Filmaciones.
7.2 Sistemas de Vigilancia de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV).
7.3 Procedimiento de ingreso en caso de Emergencia y Contingencia.
7.4 Procedimiento de Auditorías de Carné y Pases.
7.5 Letreros de Aviso de Seguridad de la Aviación.
7.6 Tipos de Infracciones.

APÉNDICES

APÉNDICE 1.- Formulario Solicitud de Carné Permanente.
APÉNDICE 2.- Formulario de Solicitud de Carné temporales.
APÉNDICE 3.- Formulario Solicitud de Marbete Permanente o Transitorio.
APÉNDICE 4.- Formulario de Control de Llaves o Tarjeta Magnética de Control Acceso entregada.
APÉNDICE 5.- Formulario de Solicitud de Tarjeta o Llave Magnética.
APÉNDICE 6.- Formulario de Solicitud de Renovación de Tarjeta o Llave Magnética.
APÉNDICE 7.- Formulario de matriz de control de llaves y carné entregados.
APÉNDICE 8.- Carta de Reporte de Pérdida de Tarjeta o Llave Magnética.
APÉNDICE 9.- Carta de solicitud de renovación de Carné.
APÉNDICE 10.- Carta de Reporte de Pérdida de Carné Permanente.
APÉNDICE 11.- Gráficas de las diferentes categorías de permisos (Carné y Marbetes).
APÉNDICE 12.- Gráficas de los letreros de Seguridad de la Aviación.
APÉNDICE 13.- Formulario de Entrega y recibo de Carné de Visitante.
APÉNDICE 14.- Formulario de Auditoria Carné de Control de Acceso e Identificación.
APÉNDICE 15.- Otros formularios o formatos utilizados por el explotador u operador del aeropuerto.

APÉNDICE 30

PROCEDIMIENTO DE DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO (CARGA Y CORREO).

Los Explotadores de Aeronaves que transporten carga aérea o correo, serán responsables de emitir en formato físico una Declaración de Seguridad, la cual deberá acompañar la carga y el correo a lo largo de toda la cadena de suministro, debiendo de cumplir con lo siguiente:

a) El personal del Explotador de Aeronaves o su representante, debe realizar una verificación visual de la carga o correo al momento de recibirla de manos del trasportista, asegurándose de que la misma coincida con la documentación presentada.

b) Luego de la verificación el personal del Explotador de Aeronaves o su representante, debe de llenar el formulario de Registro de Control de Seguridad de la Carga y el Correo.

c) Debe asegurarse que antes de ser transportada la carga o el correo, sea inspeccionada por el CESAC, debiendo registrar dicha información en el citado formulario.

d) El Explotador de Aeronaves o su representante, procederá a la designación de un personal de seguridad debidamente certificado por el CESAC, para realizar la escolta y vigilancia de la carga o el correo en el área de plataforma mientras es embarcada en la aeronave.

e) En el caso de que la carga o el correo sea entregado a otro Inspector de Seguridad Privada de la Aviación Civil para su custodia en la Plataforma, se deberá registrar el nombre y número de carné del Inspector.

f) Una vez embarcada la carga y el correo, el Explotador de Aeronaves o su representante procederá a firmar y sellar el formulario de Registro de Control de Seguridad de la Carga y el Correo, debiendo entregarle copia del mismo al capitán de la aeronave y a su vez guardar registro del formulario por un tiempo mínimo de treinta (30) días, a fines de requerimiento del CESAC.

g) En caso de que por algún motivo la carga de Exportación no pueda ser embarcada una vez llenado el formulario de Control de Seguridad de la Carga y el Correo, la misma deberá pernoctar en el Depósito de Exportación y a la hora de reembarcarse esta deberá ser nuevamente inspeccionada, debiendo el Explotador de Aeronave o su representante, llenar un nuevo formulario para esos fines.

REGISTRO DE CONTROL DE SEGURIDAD DEL ENVÍO (CARGA Y CORREO).

LOGO DE LA EMPRESA	NOMBRE DE LA EMPRESA PROVEEDORA DE SERVICIO DE CARGA.	REGISTRO DE CONTROL DE SEGURIDAD DEL ENVÍO (CARGA Y CORREO).

EXPLOTADOR DE AERONAVES:	AEROPUERTO:
REPRESENTANTE:	DEPÓSITO:
PROVEEDOR DE SERVICIO:	ORIGEN:
DESTINO: NÚM. DE VUELO:	FECHA: DD / MM / AA

DATOS DE ENTREGA DE MERCANCÍAS

Compañía Transportista:	
Persona o Empresa que realiza el envío:	
Chófer:	Cédula:
Ayudante:	Cédula:
Identificación Unica del Envío:	

DATOS DEL VEHICULO

Marca:	Modelo:	Color:	Placa:

DATOS DE LAS MERCANCIAS DE EMBARQUE ☐ CARGA ☐ CORREO

Peso:	Condición de la Mercancía:
Descripción de la Mercancía:	

DATOS DE LA RECEPCIÓN DE LAS MERCANCÍAS ☐ TRÁNSITO ☐ TRANSBORDO

Nombre:	Cédula:	Núm. Carné
Empresa:	Hora de recepción:	

INSPECCION DE LAS MERCANCIAS

☐ MRX ☐ K-9 EXPLOSIVOS ☐ DNCD ☐ OTROS
☐ MMTD ☐ MANUAL ☐ CESAC

Lugar de Inspección:		Hora:
Nombres de las personas que realizó la inspección:		
Escoltado por:	Núm. Carné:	Compañía:
Recibido Por:	Núm. Carné:	Compañía:
Estatus de Seguridad:		
Justificación de la Excepción de la Inspección si aplica:		
Información de Seguridad Adicional:		
Declaración de Responsabilidad del envío de las Mercancías:		

FIRMA DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES O SU REPRESENTANTE