



construcciones e ingeniería

**CURSO BÁSICO DE CONCIENCIACIÓN EN  
SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL (11.2.6)  
(AVSEC)**



**AVSEC**

<b>CENTRO FORMADOR</b>	BTG Construcciones e Ingeniería
<b>INSTRUCTOR AVSEC</b>	Blas Torres Valenzuela Ing. Aeroespacial. Col. 3.760 Nº Licencia ESP.IFS.00001177

## INDICE DE CONTENIDO

<b>UNIDAD 1 DISPOSICIONES LEGALES.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 NORMATIVA INTERNACIONAL .....</b>	<b>1</b>
1.1.1 OACI, Chicago 1944.....	1
1.1.2 OACI, Doc. 8973 Aviation Security Manual.....	1
<b>1.2 NORMATIVA EUROPEA .....</b>	<b>1</b>
1.2.1 Reglamento Europeo 300/2008.....	1
1.2.2 Reglamento Europeo 2015/1998.....	1
1.2.3 Reglamento Europeo 2019/103.....	1
1.2.4 CEAC, Doc. 30 de 1985 .....	2
<b>1.3 NORMATIVA NACIONAL .....</b>	<b>2</b>
1.3.1 Ley 21/2003 de 7 de julio .....	2
1.3.2 Real Decreto 550/2006.....	2
1.3.3 Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS).....	3
1.3.4 Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNC) .....	3
1.3.5 Programa Nacional de Formación de la Seguridad de la Aviación Civil (PNF) .....	3
<b>UNIDAD 2 INTERFERENCIA ILÍCITA, ACTOS TERRORISTAS Y AMENAZAS REALES</b>	<b>4</b>
<b>2.1 DEFINICIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2 TIPOS DE ACTOS.....</b>	<b>4</b>
<b>2.3 ACTOS TERROTISTAS Y AMENAZAS REALES .....</b>	<b>4</b>
2.3.1 Atentados del 11 de septiembre de 2001, Estados Unidos .....	4
2.3.2 Atentado del 30 de diciembre de 2006, Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas .....	5
2.3.3 Atentado del 24 de enero de 2011, Aeropuerto Internacional de Moscú-Domodédovo .....	6
<b>2.3.4</b> Atentado 25 de diciembre de 2009, Umar Farouk “Underwear bomber” .....	6
2.3.5 Secuestro del 14 de junio de 1985, Secuestro del vuelo 847 de TWA:.....	7
2.3.6 Nuevas amenazas .....	7
<b>2.4 MEDIDAS DE SEGURIDAD.....</b>	<b>7</b>
<b>2.5 INSPECCIONES DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA.....</b>	<b>8</b>
<b>2.6 IMPORTANCIA DE LA COMUNICACIÓN Y LA COLABORACIÓN ENTRE ORGANISMOS Y ENTIDADES .....</b>	<b>8</b>
<b>UNIDAD 3 OBJETIVOS Y ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA ..</b>	<b>9</b>
<b>3.1 DEFINICIÓN DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA .....</b>	<b>9</b>
<b>3.2 FACTORES DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA.....</b>	<b>9</b>
3.2.1 LEGISLACIÓN.....	9
3.2.2 PERSONAL CUALIFICADO.....	9

3.2.3	PROCEDIMIENTOS Y RECURSOS.....	10
<b>3.3</b>	<b>ORGANISMOS NACIONALES E INTERNACIONALES IMPLICADOS EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL .....</b>	<b>10</b>
3.3.1	A NIVEL NACIONAL .....	10
3.3.2	A NIVEL LOCAL .....	10
<b>3.4</b>	<b>ORGANISMOS Y ENTIDADES QUE REALIZAN LOS CONTROLES DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA</b>	<b>11</b>
<b>3.5</b>	<b>IMPORTANCIA DE LA COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN ENTRE ORGANISMOS Y ENTIDADES .....</b>	<b>11</b>
<b>UNIDAD 4</b>	<b>PUNTOS DE CONTROL Y PROCESOS DE INSPECCIÓN .....</b>	<b>12</b>
<b>4.1</b>	<b>DEFINICIÓN DE ZONAS DELIMITADAS POR SEGURIDAD Y SUS REQUERIMIENTOS DE ACCESO .....</b>	<b>12</b>
4.1.1	Zona pública o lado tierra (ZP) .....	12
4.1.2	Zona de operaciones:.....	12
4.1.3	Zona de acceso controlado (ZAC).....	12
4.1.4	Zona restringida de seguridad (ZRS*).....	13
4.1.5	Zona crítica de seguridad (ZC o ZRS) .....	14
<b>4.2</b>	<b>MOVIMIENTO POR EL AEROPUERTO CUMPLIENDO LAS NORMAS DE SEGURIDAD .....</b>	<b>16</b>
<b>UNIDAD 5</b>	<b>CONTROL DE ACCESOS Y CONTROL DE SEGURIDAD .....</b>	<b>17</b>
<b>5.1</b>	<b>PERSONAS OBLIGADAS A PASAR UN CONTROL DE SEGURIDAD .....</b>	<b>18</b>
<b>5.2</b>	<b>EQUIPOS UTILIZADOS .....</b>	<b>19</b>
5.2.1	Arcos detectores de metales .....	19
5.2.2	Detectores manuales de metales .....	19
5.2.3	Equipos de rayos X .....	19
5.2.4	Detectores de metales en calzado .....	19
5.2.5	Equipos de detección de trazas de explosivo .....	19
<b>5.3</b>	<b>ARTÍCULOS PROHIBIDOS EN ZONA RESTRINGIDA DE SEGURIDAD .....</b>	<b>20</b>
5.3.1	Objetos prohibidos para los empleados .....	20
5.3.2	Objetos permitidos para los empleados pero que deben ser custodiados para mantenerlos inaccesibles a los pasajeros .....	20
5.3.3	Exenciones para acceder con artículos prohibidos a ZRS .....	21
<b>UNIDAD 6</b>	<b>ACREDITACIONES Y AUTORIZACIONES AEROPORTUARIAS .....</b>	<b>22</b>
6.1.1	Acreditaciones. ....	22
6.1.2	Acreditaciones para personas acompañadas (visitas y por motivos operativos) .....	24
6.1.3	Autorizaciones: .....	24
<b>6.2</b>	<b>NORMAS DE UTILIZACIÓN .....</b>	<b>26</b>
6.2.1	Obligaciones de la acreditación de personas:.....	26
6.2.2	Prohibiciones de la acreditación de personas.....	26

6.2.3	Obligaciones de la autorización de vehículos .....	26
6.2.4	Prohibiciones de la autorización de vehículos .....	27
<b>6.3</b>	<b>SANCIÓN ADMINISTRATIVA .....</b>	<b>27</b>
<b>6.4</b>	<b>RETIRADA DE LA ACREDITACIÓN DE PERSONAL O AUTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS.....</b>	<b>27</b>
<b>UNIDAD 7 PROCEDIMIENTO DE ACTUACIÓN ANTE INCIDENCIAS DE SEGURIDAD</b>		
<b>28</b>		
<b>7.1</b>	<b>ACTUACIONES EN CASO DE LLAMADA DE AVISO DE BOMBA O AMENAZA PERSONAL .....</b>	<b>29</b>
<b>7.2</b>	<b>ACTUACIÓN EN CASO DE EMERGENCIA: .....</b>	<b>29</b>
<b>7.3</b>	<b>ACTUACIONES EN CASO DE OBJETO SOSPECHOSO EN TIERRA.....</b>	<b>30</b>

## UNIDAD 1 DISPOSICIONES LEGALES

Las disposiciones legales pertinentes son un conjunto de normas, procedimientos, y leyes cuyo cumplimiento es obligatorio. Existe:

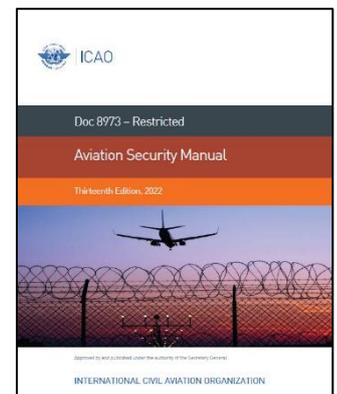
### 1.1 NORMATIVA INTERNACIONAL

#### 1.1.1 OACI, Chicago 1944

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

#### 1.1.2 OACI, Doc. 8973 Aviation Security Manual

El Manual de seguridad de la aviación de la OACI (Doc 8973 – restringido) ayuda a los Estados miembros a implementar el Anexo 17 del Convenio de Chicago al brindar orientación sobre cómo aplicar sus normas y métodos recomendados (SARPS). El Anexo 17 y el Doc 8973 se revisan y modifican constantemente a la luz de nuevas amenazas y desarrollos tecnológicos que influyen en la eficacia de las medidas diseñadas para prevenir actos de interferencia ilícita.



### 1.2 NORMATIVA EUROPEA

#### 1.2.1 Reglamento Europeo 300/2008

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

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

#### 1.2.2 Reglamento Europeo 2015/1998

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea elaboran el Reglamento (UE) 2015/1998, que establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes, desarrollando así el Reglamento 300/2008.

#### 1.2.3 Reglamento Europeo 2019/103

Establece medidas detalladas, desarrollando el Reglamento (CE) 300/2008

#### 1.2.4 CEAC, Doc. 30 de 1985

La CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil) elabora en 1985 el Documento 30, que establece recomendaciones en materia de seguridad para el transporte aéreo a nivel europeo.

### 1.3 **NORMATIVA NACIONAL**

A continuación, se muestra el orden de aplicación de la distinta normativa nacional de aplicación:



#### 1.3.1 Ley 21/2003 de 7 de julio

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

#### 1.3.2 Real Decreto 550/2006

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

### 1.3.3 Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS)

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

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

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

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

Establece las obligaciones en materia de formación para garantizar que todo el personal tiene los conocimientos necesarios para aplicar de forma efectiva las medidas de seguridad.

## **UNIDAD 2 INTERFERENCIA ILÍCITA, ACTOS TERRORISTAS Y AMENAZAS REALES**

### **2.1 DEFINICIÓN**

Son los actos o tentativas destinados a comprender la seguridad de la aviación civil y el transporte aéreo

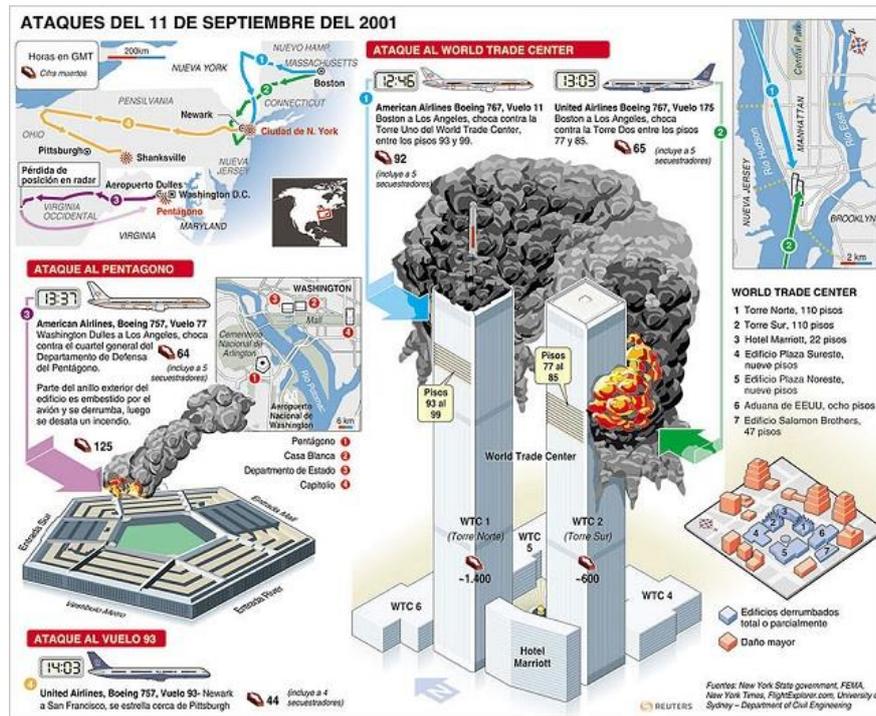
### **2.2 TIPOS DE ACTOS**

- Apoderamiento de una aeronave, nos referimos al secuestro de aviones en vuelo o en tierra.
- Secuestro de una aeronave.
- Ataque a aeronaves o instalaciones.
- Toma de rehenes en aeronaves o en aeródromos.
- Intrusión a bordo de una aeronave o en instalaciones aeronáuticas.
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo de armas o artefactos explosivos con fines criminales.
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y el público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil. Por ejemplo, un falso aviso de bomba.

### **2.3 ACTOS TERRORISTAS Y AMENAZAS REALES**

#### 2.3.1 Atentados del 11 de septiembre de 2001, Estados Unidos

Diecinueve terroristas secuestraron cuatro aviones comerciales el 11 de septiembre de 2001 y estrellaron dos de ellos contra las torres gemelas del World Trade Center en la Ciudad de Nueva York, y uno contra el Pentágono en Washington, D.C. Un cuarto avión se estrelló en Pennsylvania. Como resultado, miles de personas inocentes procedentes de más de 80 países perdieron la vida.



### 2.3.2 Atentado del 30 de diciembre de 2006, Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

El atentado de la T4 consistió en la explosión de una furgoneta bomba, situada en uno de los aparcamientos (el módulo D) de la Terminal 4 del Aeropuerto de Madrid-Barajas, Madrid. El fuerte estallido causó la muerte de dos personas, hirió a una veintena y provocó importantes destrozos en las infraestructuras del aeropuerto, así como suspensiones y retrasos en los vuelos.



### 2.3.3 Atentado del 24 de enero de 2011, Aeropuerto Internacional de Moscú-Domodédovo

Fue un ataque suicida perpetrado contra dicho aeropuerto, el más importante de Rusia. El atentado mató a 37 personas y dejó 173 heridos.

La explosión afectó a la zona de recogida de equipaje de la parte de llegadas de la terminal del aeropuerto.

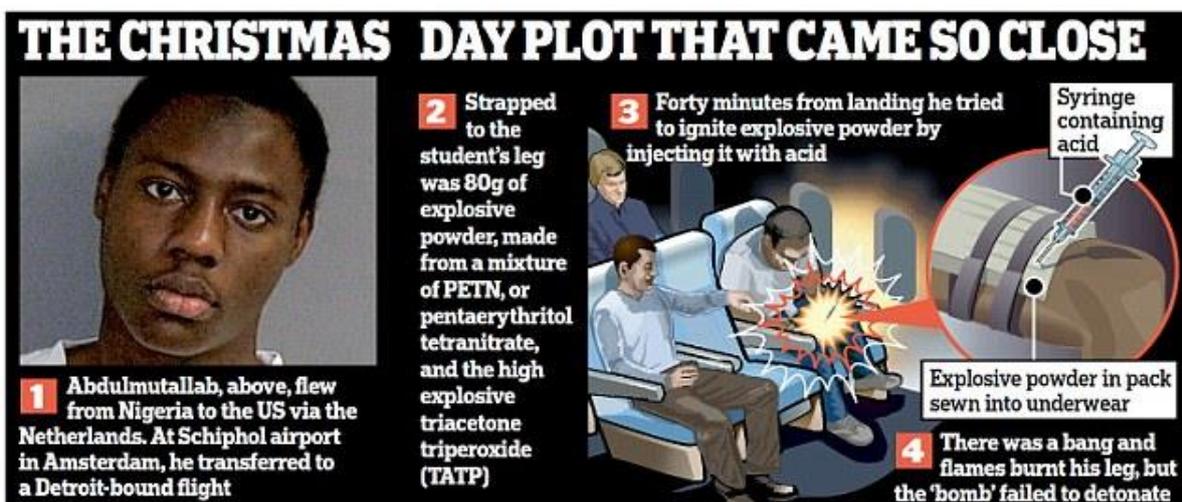


### 2.3.4 Atentado 25 de diciembre de 2009, Umar Farouk "Underwear bomber"

Umar Farouk Abdulmutallab, también conocido como Umar Abdul Mutallab y Omar Farooq al-Nigeri; nacido el 22 de diciembre de 1986), más comúnmente conocido como el "Bombardero de ropa interior", es un nigeriano que, a la edad de 23 años, confesó y fue condenado por intentar detonar explosivos plásticos ocultos en su ropa interior a bordo del vuelo 253 de Northwest Airlines, en ruta de Ámsterdam a Detroit. en Michigan, el día de Navidad de 2009.



**THE CHRISTMAS DAY PLOT THAT CAME SO CLOSE**



- 1** Abdulmutallab, above, flew from Nigeria to the US via the Netherlands. At Schiphol airport in Amsterdam, he transferred to a Detroit-bound flight
- 2** Strapped to the student's leg was 80g of explosive powder, made from a mixture of PETN, or pentaerythritol tetranitrate, and the high explosive triacetone triperoxide (TATP)
- 3** Forty minutes from landing he tried to ignite explosive powder by injecting it with acid
- 4** There was a bang and flames burnt his leg, but the 'bomb' failed to detonate

Syringe containing acid

Explosive powder in pack sewn into underwear

### 2.3.5 Secuestro del 14 de junio de 1985, Secuestro del vuelo 847 de TWA:

Dos terroristas de la Yihad Islámica secuestraron un Boeing 727 de la TWA estadounidense que volaba de Atenas a Roma y lo desviaron hacia Beirut. Los secuestradores, que exigían la excarcelación de presos chiíes en Israel, mataron a un 'marine' estadounidense. Duró la friolera de 17 días.



### 2.3.6 Nuevas amenazas

Hoy en día existen numerosas publicaciones en internet, como la revista Inspire, que Al Qaeda edita en inglés. Siguiendo las instrucciones de Internet, cualquiera puede ser terrorista.

## 2.4 MEDIDAS DE SEGURIDAD

- Comunicación y colaboración.
- Vallado perimetral que defina claramente la superficie de la zona de operaciones y dotado de los medios técnicos necesarios para que no pueda ser traspasado por intrusos (alarmas, puertas de acceso, CCTV.)
- Control de accesos a las zonas restringidas de seguridad.
- Vigilancia de las zonas vulnerables del aeropuerto.
- Inspección de personas, de los artículos que llevan consigo, del equipaje de mano y facturado, de la carga y del correo, así como la inspección de las provisiones y suministros de las compañías aéreas y del aeropuerto.
- Controles de vehículos donde se pueda inspeccionar a los vehículos, sus ocupantes y la carga.
- Seguridad de las aeronaves, mientras permanezcan en tierra y vacías deberán permanecer con las puertas cerradas. Las compañías aéreas se asegurarán que a sus aeronaves no acceden personas que no deban acceder o que no estén acreditadas para ello.
- Elaboración y actualización de las medidas de seguridad – Programa de Seguridad del Aeropuerto.

## 2.5 INSPECCIONES DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA

El objetivo de las inspecciones de seguridad es que la Zona Restringida de Seguridad de los aeropuertos, solo accedan las personas que tengan algún motivo para hacerlo (pasajeros, tripulaciones de aeronaves, fuerzas y cuerpos de seguridad del estado que presten servicio en el aeropuerto, empleados del aeropuerto en general, visitas autorizadas...) y que no se introduzcan en dichas zonas objetos prohibidos por la normativa aplicable.

En España, la responsabilidad de las inspecciones recae en la Guardia Civil, para ello cuenta con el apoyo de personal de seguridad privada de empresa contratadas por el Gestor Aeroportuario para dicho cometido.

## 2.6 IMPORTANCIA DE LA COMUNICACIÓN Y LA COLABORACIÓN ENTRE ORGANISMOS Y ENTIDADES

Es muy importante la comunicación y colaboración entre los organismos y entidades responsables de la seguridad y los trabajadores. Todo trabajador del aeropuerto debe ser consciente de la importancia de informar a la Oficina de Seguridad o a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado sobre comportamientos o hechos que consideren extraños.

- Cumplir y ayudar a cumplir la normativa aeroportuaria
- Detectar comportamientos sospechosos de personas.
- Descubrir puntos vulnerables que pudieran ser aprovechados para cometer actos de interferencia ilícita.
- Disuadir a las personas de cometerlos.

## **UNIDAD 3 OBJETIVOS Y ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

### **3.1 DEFINICIÓN DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

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

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

### **3.2 FACTORES DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

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

#### **3.2.1 LEGISLACIÓN.**

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

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

#### **3.2.2 PERSONAL CUALIFICADO.**

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

- Las FFCCS (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad): Guardia Civil, Cuerpo Nacional de Policía, Policías Autonómicas y Locales.
- Las empresas de seguridad privada llevan a cabo tareas de apoyo y complementan a las FFCCS.
- El personal de seguridad del propio aeropuerto: compuesto por el Responsable de Seguridad y el personal de la Oficina de Seguridad.



### 3.2.3 PROCEDIMIENTOS Y RECURSOS.

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

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



## 3.3 ORGANISMOS NACIONALES E INTERNACIONALES IMPLICADOS EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

### 3.3.1 A NIVEL NACIONAL

El primer responsable es el Secretario General de Transportes, quien delega en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) el desarrollo y los aspectos prácticos de la implantación del Programa Nacional de Seguridad.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea es un organismo adscrito a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Aviación Civil.

### 3.3.2 A NIVEL LOCAL

En los aeropuertos, los organismos más directamente implicados son:

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

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

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

- **OACI (Organización de Aviación Civil Internacional):** Desarrolla en el Anexo 17 al Convenio de Chicago normas y métodos recomendadas sobre Seguridad de la Aviación Civil a nivel internacional para todos los países contratantes.
- **CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil):** Desarrolla a nivel europeo en el Documento 30 parte II recomendaciones en materia de seguridad de la Aviación Civil con el objetivo de estandarizar los requisitos de seguridad entre sus estados miembros.
- **UE (Unión Europea):** La UE elabora la normativa de seguridad en el ámbito europeo de obligado cumplimiento para todos los países miembros.



### 3.4 ORGANISMOS Y ENTIDADES QUE REALIZAN LOS CONTROLES DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA

El objetivo del control de seguridad es que no se introduzcan ni en las aeronaves ni en la Zona Restringida de Seguridad objetos prohibidos con los cuales se pueda perpetrar un acto de interferencia ilícita.

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

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

### 3.5 IMPORTANCIA DE LA COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN ENTRE ORGANISMOS Y ENTIDADES

Los trabajadores deben ser conscientes de la importancia de informar a la oficina de seguridad o a las FFCCS sobre comportamientos o hechos extraños.

Es fundamental que colaboren conociendo y cumpliendo la normativa, observando su entorno, informando de las situaciones anómalas, así como tomando precauciones con los objetos sospechosos.

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

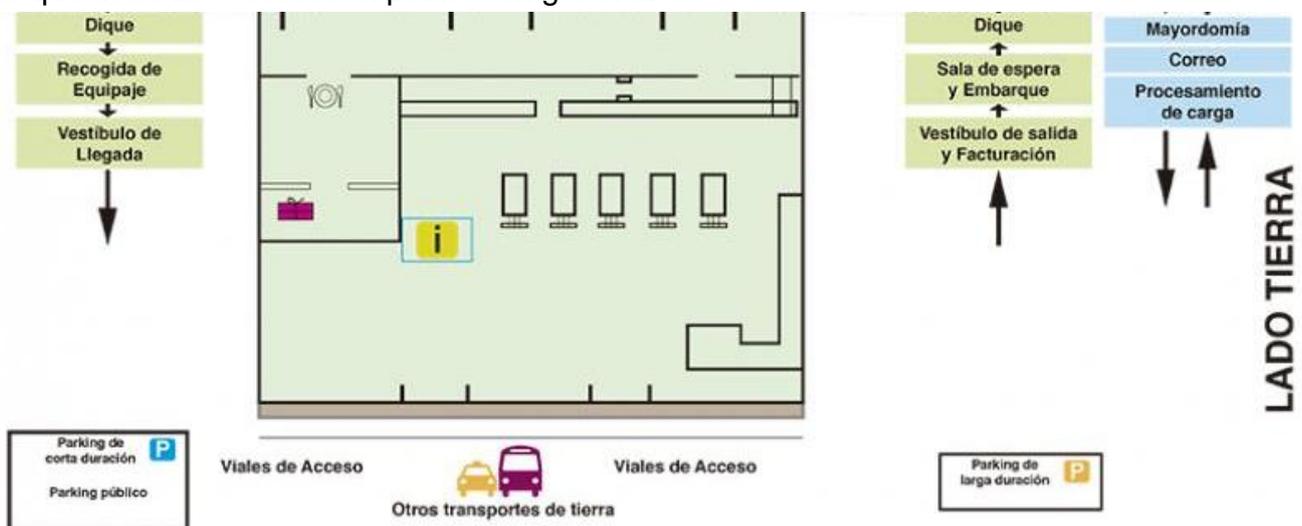
## UNIDAD 4 PUNTOS DE CONTROL Y PROCESOS DE INSPECCIÓN

Un aeropuerto es un conjunto de instalaciones y áreas terrestres dedicadas a la llegada y salida de aeronaves, al tráfico aéreo nacional e internacional, y donde se implementan normas aduaneras, migratorias, de salud pública, veterinarias y otros procedimientos.

### 4.1 DEFINICIÓN DE ZONAS DELIMITADAS POR SEGURIDAD Y SUS REQUERIMIENTOS DE ACCESO

#### 4.1.1 Zona pública o lado tierra (ZP)

Es la zona de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos que no es una zona de operaciones. La zona pública de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público en general.



#### 4.1.2 Zona de operaciones:

Es la zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a la que está restringido el acceso por motivos de seguridad aeroportuaria. Comprende:

#### 4.1.3 Zona de acceso controlado (ZAC)

Zona en la que el acceso es controlado de alguna manera (lectores, tornos, vigilantes de seguridad, etc.) de modo que accede únicamente persona, autorizado, pero no se efectúan inspecciones sobre el personal ni sobre sus objetos.

#### 4.1.4 Zona restringida de seguridad (ZRS\*)

Zona cuyo acceso está sujeto a un control de accesos y a una inspección para evitar la introducción de artículos prohibidos. Cuando esto no sea posible las personas y vehículos estarán sometidos a un control aleatorio.

La zona restringida de seguridad abarca al menos el área aeroportuaria a la que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad, aquel por el que pueda circular o en el que se pueda guardar el equipaje facturado pero pendiente de embarque en el avión y la zona aeroportuaria utilizada para el estacionamiento de aeronaves en proceso de carga o embarque.

Estas zonas comprenden, entre otras:

##### 4.1.4.1 *Plataforma*

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



##### 4.1.4.2 *Patio de carrillos*

Espacio en el que se prepara, se inspecciona, se clasifica en función del vuelo, se almacena y se protege el equipaje facturado hasta su transporte a las aeronaves.



##### 4.1.4.3 *Áreas de embarque*

Zonas donde esperan los pasajeros antes de pasar a la aeronave.

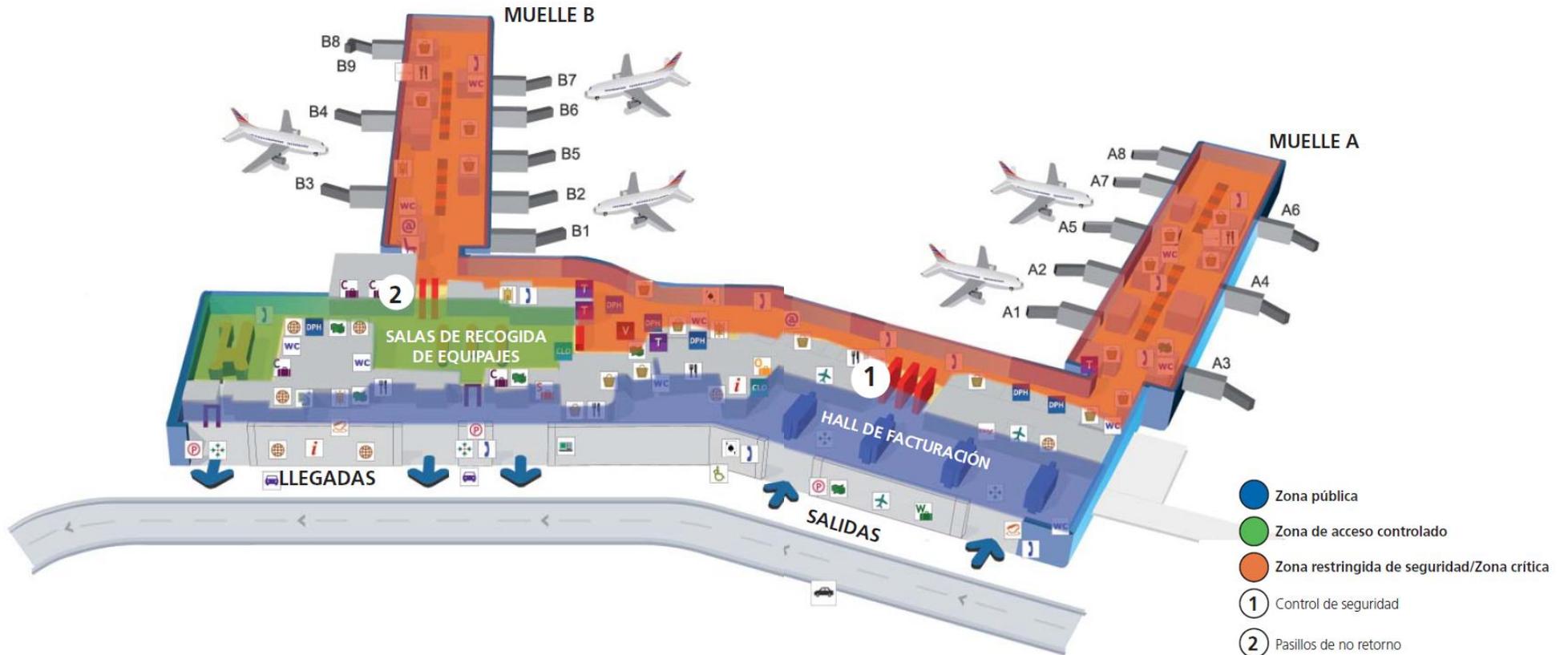


#### 4.1.5 Zona crítica de seguridad (ZC o ZRS)

Zonas especialmente sensibles dentro de las zonas restringidas de seguridad. Se consideran Zonas Críticas dentro de las zonas restringidas las siguientes:

Área aeroportuaria al que tengan acceso los pasajeros en espera de embarca que hayan pasado el control de seguridad.

Zonas por las que pueda circular o en el que se pueda guardar el equipaje facturado ya controlado pero pendiente de embarque en el avión.



El acceso a zonas restringidas de seguridad se limitará a:

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

#### **4.2 MOVIMIENTO POR EL AEROPUERTO CUMPLIENDO LAS NORMAS DE SEGURIDAD**

Los empleados del aeropuerto y las tripulaciones deberán acceder a las diferentes zonas del aeropuerto, donde tengan acceso, en función de los controles que existan:

- En los accesos ZAC solo se comprobará la identificación de la persona.
- En los accesos ZRS y ZCS además de comprobar la identificación de la persona, se deberá inspeccionar a la persona y los objetos que porte a su paso por los controles de seguridad. En las ZCS se inspeccionará al 100%.
- En los controles de acceso de vehículos además de inspeccionar y controlar a las personas y los objetos que porte, se registrarán los vehículos y las mercancías que transporten. En la ZCS al 100%.

Límites de un aeropuerto: Las distintas zonas de un aeropuerto deben estar perfectamente delimitadas y separadas unas de otras con barreras de seguridad. Los controles de seguridad por los que se pasa de una zona a otra bien definidos y señalizados. Siendo su número el menor posible. Todo el recinto debe estar vallado con un vallado perimetral sujeto a unos requisitos específicos y sometidos a inspecciones periódicas.

## **UNIDAD 5 CONTROL DE ACCESOS Y CONTROL DE SEGURIDAD**

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

El control de seguridad son puntos dotados de recursos humanos y técnicos, destinados a evitar que se introduzcan artículos prohibidos. Comprobamos mediante distintos métodos de inspección como la inspección manual, o la utilización de medios técnicos como arcos detectores de metales, equipos de inspección de rayos X o equipos detectores de trazas de explosivos.

- Los trabajadores del aeropuerto que sólo accedan a sus oficinas en zona controlada deben siempre pasar un control de acceso.
- Los trabajadores del aeropuerto que accedan a zona restringida de seguridad deberán pasar un control de acceso y un control de seguridad.

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

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

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

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

## 5.1 PERSONAS OBLIGADAS A PASAR UN CONTROL DE SEGURIDAD

Además de los pasajeros y su equipaje, todo el personal, incluida la tripulación, sí como los objetos que lleven consigo están obligados a pasar un control de seguridad.

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

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

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

Tan solo tendrán acceso a las zonas de operaciones aquellas personas que estén acreditadas.

Tan solo tendrán acceso a las zonas de operaciones aquellos vehículos con una autorización válida.

Para impedir el acceso sin autorización a las zonas restringidas de seguridad, se instalarán puntos de control en los accesos consistentes en:

- Un sistema electrónico que restrinja el acceso a una persona cada vez.
- Personas autorizadas encargadas de supervisar y efectuar el pertinente control de los accesos.

Las acreditaciones que permiten el acceso a las zonas restringidas de seguridad serán comprobadas electrónicamente o visualmente para asegurar que son válidas y se corresponden con la identidad del titular.

También se debe revisar la identidad del titular en el caso de acceso a zona de Acceso Controlado.

## 5.2 EQUIPOS UTILIZADOS

### 5.2.1 Arcos detectores de metales

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



### 5.2.2 Detectores manuales de metales

Equipo auxiliar para la inspección de personas.



### 5.2.3 Equipos de rayos X

Todas las pertenencias, incluso zapatos cuando así sea requerido por el personal de seguridad, deben ser inspeccionados con un equipo de rayos-X.



### 5.2.4 Detectores de metales en calzado

Equipo auxiliar para inspeccionar el calzado.



### 5.2.5 Equipos de detección de trazas de explosivo

Los equipos ETD recogen y analizan trazas de partículas para la detección de material explosivo.



### 5.3 ARTÍCULOS PROHIBIDOS EN ZONA RESTRINGIDA DE SEGURIDAD

#### 5.3.1 Objetos prohibidos para los empleados

- Armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles.
- Dispositivos para aturdir.
- Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios.



#### 5.3.2 Objetos permitidos para los empleados pero que deben ser custodiados para mantenerlos inaccesibles a los pasajeros

- Objetos de punta afilada o borde cortante: hachas, hachuelas, hendedoras, piquetas y picos para hielo, navajas, cuchillas de afeitar, cortadores de cajas, cuchillos, navajas y tijeras cuya longitud de las hojas superen los 6 cm.
- Herramientas de trabajo: palancas, taladros y brocas, herramientas dotadas de una hoja o eje de más de 6 cm de longitud que puedan ser usadas como arma, sierras, incluidas sierras portátiles, sopletes, pistolas de proyectil fijo y pistolas grapadoras.
- Instrumentos romos: palos y bastones, como porras y cachiporras.



### 5.3.3 Exenciones para acceder con artículos prohibidos a ZRS

El personal del aeropuerto podrá introducir artículos prohibidos cuando se requieran para realizar tareas esenciales para el funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias o de las aeronaves, previa autorización por parte de la Oficina de Seguridad.

Las personas autorizadas a transportar artículos prohibidos se responsabilizarán de mantener dichos artículos bajo control, y abandonarán la zona restringida portándolos de vuelta o bien podrán almacenarlos en las zonas restringidas de seguridad, siempre que se mantengan en condiciones seguridad.

## UNIDAD 6 ACREDITACIONES Y AUTORIZACIONES AEROPORTUARIAS

Las acreditaciones aeroportuarias son para personas, las autorizaciones aeroportuarias son para vehículos.



ACREDITACIONE



AUTORIZACIONES

### TIPOS Y FINALIDAD. ZONAS DE VALIDEZ

#### 6.1.1 Acreditaciones.

Cualquier soporte (tarjeta, cartulina, pegatina o autoadhesivo) que permite que se pueda utilizar para acreditar a una persona que está autorizada a acceder a ciertas zonas del aeropuerto. Es concedida y emitida por la Autoridad aeroportuaria. Se conceden única y exclusivamente para las zonas del aeropuerto donde se deba acceder en función del puesto de trabajo, no por la categoría profesional del trabajador. Tipos:



**ROJO:** Autoriza a la permanencia a las zonas públicas y en las oficinas del aeropuerto que no se encuentren en ZRS.



**AZUL:** Permite la permanencia y el acceso por los pasos establecidos a las zonas establecidas como de acceso controlado.



**AMARILLO:** Zonas públicas, oficinas y zonas de acceso controlado (Oficinas, sala de recogida de equipajes...)

Zona restringida situada en la zona aeronáutica, excepto patio de carrillos y aérea de maniobras.



**BLANCO:** Zonas públicas, oficinas y zonas de acceso controlado (Oficinas, sala de recogida de equipajes...)

Zona restringida situada en el interior del edificio terminal.



**VERDE:** Permite la permanencia y el acceso para todo el aeropuerto, excepto patio de carrillos (cuando éste se define como zona restringida de seguridad) y área de maniobras.



**CON BANDA ROJA:** Las acreditaciones de color verde o amarillo, para permitir la permanencia y acceso por los pasos establecidos al patio de carrillos, deberán mostrar una banda de color rojo (si éste forma parte de la zona restringida de seguridad). Este tipo de autorización sólo se emitirá al personal cuya actividad laboral está directamente relacionada con las actividades propias en esta zona.



**PROVISIONAL:** Permite el acceso a los trabajadores por un periodo inferior a seis meses. Lleva impresa la letra P en el color correspondiente a la zona a la que permite el acceso.

### 6.1.2 Acreditaciones para personas acompañadas (visitas y por motivos operativos)

Las personas que no tengan acreditación aeroportuaria concedida y que deban acceder a zona controlada o restringida por visita o por motivos operarios deberán ir siempre acompañadas.

#### 6.1.2.1 *Visitas*

La acreditación tendrá una validez máxima de un día. Las visitas deberán permanecer siempre acompañadas por personal autorizado por la Autoridad aeroportuaria y poseer una acreditación aeroportuaria. La acreditación de visita mostrará la letra V. Autorizará el acceso y permanencia a las zonas a las que están autorizadas las personas acreditadas que acompañan a dichas visitas.

#### 6.1.2.2 *Motivos Operativos*

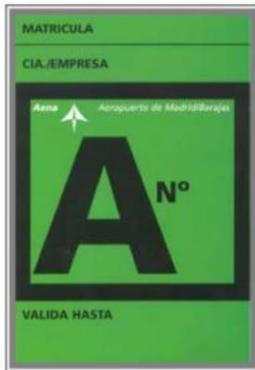
La acreditación deberá mostrar la fecha de validez. Las personas acreditadas deberán permanecer siempre acompañadas por personal autorizado por la Autoridad aeroportuaria y poseer una acreditación aeroportuaria. La acreditación mostrará la letra A. Autorizará el acceso y permanencia a las zonas que estén autorizadas las personas acreditadas que la acompañan.

Los acompañantes deberán disponer de acreditación válida, estar autorizados por la Autoridad aeroportuaria, acompañar en todo momento sin perder de vista a los acompañados y garantizar que el acompañado cumple las medidas de seguridad.

### 6.1.3 Autorizaciones:

Es una tarjeta, cartulina, pegatina o autoadhesivo que se puede utilizar para autorizar a un vehículo a acceder a ciertas zonas del aeropuerto. Es concedida y emitida por la Autoridad aeroportuaria. Por sí sola no basta para conducir un vehículo por la zona aeronáutica, es imprescindible que el conductor disponga del correspondiente Permiso de Conducción en Plataforma (PCP).

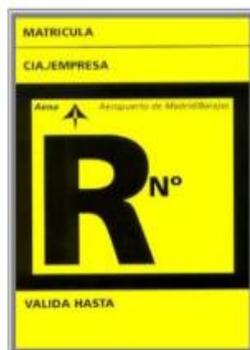
### 6.1.3.1 Tipos de autorizaciones:



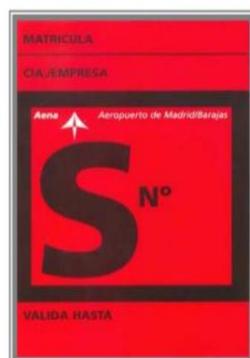
**VERDE:** De uso exclusivo para vehículos del proveedor de servicios aeroportuarios y de Organismos Oficiales, permite el acceso a la Zona Aeronáutica del aeropuerto, exceptuando el Área de Maniobras, salvo que esté expresamente autorizado con la letra P (pistas).



**AZUL:** De uso exclusivo para vehículos del proveedor de servicios aeroportuarios y de Organismos Oficiales, prohíbe el acceso al área de maniobras y a la plataforma (incluidas las vías de servicio de ésta).



**AMARILLO:** De uso exclusivo para vehículos del proveedor de servicios aeroportuarios y de Organismos Oficiales, prohíbe el acceso al área de maniobras y a la plataforma (incluidas las vías de servicio de ésta).



**ROJO LETRA S:** Prohíbe el acceso al Área de Maniobras y a la plataforma (incluidas las vías de servicio de ésta)



**PROVISIONAL: Autorización provisional para un período máximo de 24 horas. Letra P del color correspondiente a la zona autorizada.**

## 6.2 NORMAS DE UTILIZACIÓN

### 6.2.1 Obligaciones de la acreditación de personas:

- Es personal e intransferible, debe ir siempre visible.
- No autoriza por sí misma la conducción de vehículos.
- Se deben cerrar los accesos tras el paso por ellos.
- Se accederá únicamente por los pasos establecidos.

### 6.2.2 Prohibiciones de la acreditación de personas

- Acceder a zonas donde no permita la acreditación.
- Facilitar el acceso a otras personas.
- Acceder evitando un control de seguridad.
- Utilizar una acreditación caducada.
- Falsificar la acreditación o usar la de otra persona.
- Valerse de cualquier acción para acceder si se ha olvidado la acreditación.

La acreditación personal debe mostrarse, incluso junto con el DNI, siempre que así lo requieran las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado o el personal de Seguridad del Aeropuerto, que, en caso de detectar alguna irregularidad, podrán retenerla de forma preventiva y entregarla en la Oficina de Seguridad.

### 6.2.3 Obligaciones de la autorización de vehículos

- Es intransferible, debe custodiarse.
- Debe portarse en la parte frontal del vehículo, fácilmente visible.
- Es independiente de las acreditaciones de los ocupantes.

#### 6.2.4 Prohibiciones de la autorización de vehículos

- Acceder a zonas donde no autorice
- Usarla con otro vehículo.
- Utilizarla una vez caducada.
- Alterarla o falsificarla.
- Valerse de cualquier acción para acceder, si se ha olvidado.

El incumplimiento de las normas básicas de seguridad y el uso indebido de las acreditaciones y autorizaciones aeroportuarias puede acarrear la retirada temporal o definitiva de la acreditación/autorización, e incluso sanciones económicas de acuerdo a la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.

### 6.3 SANCIÓN ADMINISTRATIVA

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

- El incumplimiento de las normas de identificación personal de quienes desempeñen funciones en la zona de servicio.
- El acceso no autorizado a la zona restringida de seguridad.
- La sanción para estas infracciones puede llegar a multa de hasta 90.000 euros para el trabajador.

### 6.4 RETIRADA DE LA ACREDITACIÓN DE PERSONAL O AUTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS

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

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

## **UNIDAD 7 PROCEDIMIENTO DE ACTUACIÓN ANTE INCIDENCIAS DE SEGURIDAD**

Un comportamiento responsable en materia de seguridad supone conocer las normas que debemos respetar en el desarrollo de nuestro trabajo, e informar inmediatamente a nuestros responsables, o a la Oficina de Seguridad del Aeropuerto o directamente a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado ante situaciones extrañas que podamos observar en el entorno aeroportuario.

### **LA SEGURIDAD ES COSA DE TODOS**

Con independencia de las personas (personal de seguridad) y los medios tecnológicos en materia de detección, vigilancia e inspección que hay en un aeropuerto, los más altos niveles de seguridad se alcanzan cuando las decenas de miles de trabajadores del aeropuerto conocen, están familiarizados y concienciados con su labor en contribuir a que día a día miles de personas se muevan por el aeropuerto y a que miles de pasajeros realicen sus viajes con total normalidad y tranquilidad.

Debemos concienciarnos de que las normas de seguridad nos protegen a todos, y, por lo tanto, todos sin excepción somos responsables de ellas. Como trabajadores del aeropuerto debemos ser los primeros en cumplirlas y dar ejemplo, y ayudar a las personas que por desconocimiento puedan llegar a incumplir.

Es fundamental para la seguridad aeroportuaria la concienciación y colaboración de todos los que trabajamos en el sector del transporte aéreo.

Debemos:

- Conocer el medio en el que nos movemos y cómo debemos hacerlo.
- Conocer y respetar las normas básicas de seguridad.
- Utilizar correctamente nuestras acreditaciones y autorizaciones.
- Preocuparnos por cerrar bien las puertas tras nuestro acceso a zonas restringidas.
- Informar de cualquier hecho sospechoso a los responsables de seguridad.
- Informar de la intrusión de personas no acreditadas en las ZRS/ZCS.
- Advertir de fallos electrónicos o de mantenimiento que puedan afectar a la seguridad.

A continuación, vamos a detallar algunos casos más frecuentes que se pueden dar dentro del entorno aeroportuario.

## 7.1 ACTUACIONES EN CASO DE LLAMADA DE AVISO DE BOMBA O AMENAZA PERSONAL

Es de sentido común que algunos procedimientos de seguridad de un aeropuerto no se hagan públicos para salvaguardar cierta información. Pero hay algunas cosas que todos los trabajadores de un aeropuerto debemos conocer para poder colaborar con los responsables de la Seguridad Aeroportuaria.

Una de las incidencias contra la seguridad, más frecuentes en un aeropuerto son los avisos de amenaza de bomba, ya sean dentro de las instalaciones aeroportuarias o dentro de las aeronaves, en vuelo o tierra.

Generalmente, estos avisos se reciben vía telefónica a cualquier teléfono del aeropuerto. Por eso motivo, a continuación, vamos a ver una serie de consejos que puedan ayudar tanto a la persona que recibe la llamada, como a los responsables de seguridad a la hora de evaluar y calibrar el alcance de la amenaza.

Es fundamental sacar la mayor información posible sobre todo de temas como:

- Hora programada de la explosión
- Ubicación del explosivo
- Tipo de explosivo
- Motivo de la colocación



Time



Date



Location

## 7.2 ACTUACIÓN EN CASO DE EMERGENCIA:

- Mantener la calma, dentro de lo posible.
- Intentar obtener la mayor información posible, sin agobiar al interlocutor.
- Memorizar la mayor información posible, para poder transmitirla a los responsables de seguridad.
- Prestar atención a cualquier dato que nos pueda dar más información, aunque no nos parezca relevante a primera vista.
- Informar inmediatamente a nuestro responsable superior.

Toda la información que se pueda aportar cuando exista una amenaza, sea del tipo que sea, es fundamental para su evaluación posterior.

### 7.3 ACTUACIONES EN CASO DE OBJETO SOSPECHOSO EN TIERRA

Si detectamos algún paquete, bulto o equipaje y que nos pueda parecer sospechoso, debemos actuar de la siguiente manera:

- No tocar, manipular o mover el objeto.
- Comprobar si el propietario estuviera en las inmediaciones.
- Informar inmediatamente de su existencia y ubicación a los responsables de seguridad, o en su defecto a nuestro responsable superior.
- Alejarse de sus inmediaciones.
- No utilizar cerca de él teléfono móvil o equipo radiotransmisor (emisora) o cualquier objeto que pueda producir vibraciones.
- Evacuar, sin alarmar, a la gente que esté próximo al objeto.

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

**NO VALORES TÚ SI ES CIERTA O NO**

