

# **REGULACIÓN TÉCNICA AERONÁUTICA**

**RTA – 17**

**Seguridad – Protección de la aviación  
civil contra actos de interferencia  
ilícita.**

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL      INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA      RTA-17

---

### SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDA

PARA REALIZAR UN PROCESO FORMAL DE REVISIÓN DE ENMIENDAS DE LA DOCUMENTACIÓN NACIONAL AFÍN DE ASEGURAR QUE LAS POLÍTICAS Y REQUERIMIENTOS TOMEN EN CONSIDERACIÓN LAS DISPOSICIONES Y ENMIENDAS DEL ANEXO 17.

LAS ENMIENDAS A LA PRESENTE REGLA SERAN INDICADAS MEDIANTE UNA BARRA VERTICAL EN EL MARGEN IZQUIERDO, ENFRENTA DEL RENGLÓN, SECCION O FIGURA QUE ESTE SIENDO AFECTADA POR EL MISMO. LA EDICIÓN SERÁ EL REEMPLAZO DEL DOCUMENTO COMPLETO POR OTRO.

ESTAS ENMIENDAS SE DEBEN DE ANOTAR EN EL REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS, INDICANDO EL NUMERO CORRESPONDIENTE, FECHA DE EFECTIVIDAD Y LA FECHA DE INSERCIÓN.

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

### REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS

EDI / ENM.	Fecha de Emisión	Fecha de Inserción	Insertada por:
Original	Septiembre/2007	Septiembre / 2007	Dirección de Seguridad
Enmienda No. 1	Febrero/2009	Marzo / 2009	Dirección de Seguridad
Edición 1	Nov. / 2012	Nov. / 12	Dirección de Seguridad
Enmienda 1	Enero / 2013	Enero / 13	Dirección de Seguridad
Enmienda 2	Enero / 2014	Enero / 14	Dirección de Seguridad
Edición 2	Abril / 2017	Abr / 17	Dirección de Seguridad
Enmienda 1	Julio / 2019	Julio / 2019	Dirección de Seguridad
Edición 3	Enero / 2021	Enero / 2021	Dirección de Seguridad
Enmienda 1	Dic. / 21		Dirección de Seguridad

### PREÁMBULO

Esta Regulación ha sido elaborada teniendo en cuenta la legislación nacional, con la finalidad de dar cumplimiento a las normas y métodos recomendados que, sobre seguridad de la aviación, están estipulados en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de OACI.

Teniendo como objetivo principal la seguridad de los pasajeros, de las tripulaciones, el personal en tierra, las aeronaves y el público en general y en todo lo relacionado con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

La presente Regulación se hace llegar a todas las entidades, órganos e instituciones Nicaragüenses con responsabilidades en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para su obligatorio cumplimiento, así como también las partes pertinentes a otras entidades nacionales, extranjeras o mixtas, vinculadas o relacionadas con las actividades aeronáuticas, especialmente explotadores de aeropuertos, explotadores aéreos que realicen operaciones tanto en el ámbito nacional como internacional, y proveedores de servicios cuando aplique.

De igual manera, se tendrán en cuenta los aspectos de seguridad y de facilitación, tanto los referidos a las políticas y programas coordinados de seguridad y facilitación respectivamente; como a la seguridad de los documentos de viaje.

#### EDICION INICIAL

Debido a lo antes expuesto, el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC) determinó la necesidad de contar con la Regulación Técnica Aeronáutica (RTA-17) relativo a la "seguridad de la aviación civil" que cumple con las normas y métodos recomendados por la OACI en el anexo 17, documentos asociados y así apoyar la implementación de la misma en los diferentes Operadores Aéreos y de Aeropuertos del país.

**Se establece la enmienda 1 de la Edición 2 de la RTA-17, en la cual se incorporan los nuevos elementos de la enmienda 16 del Anexo 17 de OACI aplicada en noviembre del 2018.**

Esta enmienda incluye una referencia a los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación. Asimismo, incluye disposiciones nuevas o revisadas sobre intercambio de información, medidas relativas a los pasajeros y el equipaje de mano, medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos, y ciberamenazas.

**Se establece Edición 3 de la RTA-17, en la cual se incorporan los nuevos elementos de la enmienda 17 del Anexo 17 de OACI sea aplicable a partir del 30 de julio de 2020.**

Los temas de la Enmienda 17 se presentan en el Preámbulo enmendado del Anexo 17, esta enmienda incluye definiciones revisadas sobre la verificación de antecedentes y la carga de alto riesgo, así como disposiciones nuevas o revisadas sobre evaluaciones de la vulnerabilidad, intercambio de información entre Estados y partes interesadas, programas de instrucción y sistemas de certificación, control del acceso, inspección del personal y enmiendas editoriales.

Se establece que en la enmienda 1 de la edición 3 de la RTA 17, se incorporan las recomendaciones de los auditores de la OACI para una mejor implementación de las normas para el desarrollo integral contra actos de interferencias ilícitas contra la aviación civil.

**INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL****SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL  
CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA****INAC  
RTA-17****LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS**

<b>Nº DE PÁGINA</b>	<b>Nº DE EDICIÓN</b>	<b>FECHA</b>
PORTADA	Edición 3	En. / 21
SEE - 1	Edición 3	En. / 21
REE - 1	Edición 3	En. / 21
P - 1	Enmienda 1	Dic. / 21
LPE - 1	Enmienda 1	Dic. / 21
LPE - 2	Enmienda 1	Dic. / 21
LPE - 3	Enmienda 1	Dic. / 21
TC - 1	Edición 3	En. / 21
TC - 2	Edición 3	En. / 21
TC - 3	Edición 3	En. / 21
<b>SECCION - 1</b>		
SEC 1 - 1	Edición 3	En. / 21
LA - 1	Edición 3	En. / 21
<b>CAPITULO - 1</b>		
1 - 1	Edición 3	En. / 21
1 - 2	Enmienda 1	Dic. / 21
1 - 3	Enmienda 1	Dic. / 21
1 - 4	Edición 3	En. / 21
1 - 5	Edición 3	En. / 21
<b>CAPITULO - 2</b>		
2 - 1	Enmienda 1	Dic. / 21
2 - 2	Enmienda 1	Dic. / 21
2 - 3	Enmienda 1	Dic. / 21
2 - 4	Enmienda 1	Dic. / 21
2 - 5	Edición 3	En. / 21
<b>CAPITULO - 3</b>		
3 - 1	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 2	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 3	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 4	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 5	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 6	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 7	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 8	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 9	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 10	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 11	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 12	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 13	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 14	Enmienda 1	Dic. / 21
3 - 15	Enmienda 1	Dic. / 21
<b>CAPITULO - 4</b>		
4 - 1	Enmienda 1	Dic. / 21
4 - 2	Enmienda 1	Dic. / 21
4 - 3	Edición 3	En. / 21
4 - 4	Edición 3	En. / 21
4 - 5	Edición 3	En. / 21

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA

INAC  
RTA-17

Nº DE PÁGINA	Nº DE EDICIÓN	FECHA
4 – 6	Edición 3	En. / 21
4 – 7	Enmienda 1	Dic. / 21
4 – 8	Enmienda 1	Dic. / 21
4 – 9	Enmienda 1	Dic. / 21
4 – 10	Enmienda 1	Dic. / 21
4 – 11	Edición 3	En. / 21
4 – 12	Enmienda 1	Dic. / 21
4 – 13	Enmienda 1	Dic. / 21
<b>CAPITULO – 5</b>		
5 – 1	Edición 3	En. / 21
5 – 2	Enmienda 1	Dic. / 21
5 – 3	Enmienda 1	Dic. / 21
5 – 4	Enmienda 1	Dic. / 21
<b>SECCION 2</b>		
<b>APENDICES</b>	Edición 3	En. / 21
<b>APENDICE - 1</b>	Edición 3	En. / 21
APE 1 - 1	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 1 - 2	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 1 - 3	Edición 3	En. / 21
APE 1 - 4	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 1 - 5	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 1 - 6	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 1 - 7	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 1 - 8	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 1 - 9	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 1 - 10	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 1 - 11	Edición 3	En. / 21
<b>APENDICE - 2</b>		
APE 2 - 1	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 2 - 2	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 2 - 3	Enmienda 1	Dic. / 21
APE 2 - 4	Edición 3	En. / 21
APE 2 - 5	Edición 3	En. / 21
APE 2 - 6	Edición 3	En. / 21
<b>APENDICE - 3</b>		
APE 3 - 1	Edición 3	En. / 21
APE 3 - 2	Edición 3	En. / 21
APE 3 - 3	Edición 3	En. / 21
APE 3 - 4	Edición 3	En. / 21
APE 3 - 5	Edición 3	En. / 21
APE 3 - 6	Edición 3	En. / 21
APE 3 - 7	Edición 3	En. / 21

TABLA DE CONTENIDO

Portada .....	P - 1
SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDA .....	SEE - 1
REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS .....	REE - 1
PREÁMBULO .....	P - 1
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS .....	LPE - 1
TABLA DE CONTENIDO .....	TC - 1
SECCION 1 REQUISITOS .....	SEC - 1
LISTADO DE ACRÓNIMOS.....	LA - 1
<b>CAPITULO 1.DEFINICIONES .....</b>	<b>1 - 1</b>
RTA - 17 1.DEFINICIONES GENERALES .....	1 - 1
<b>CAPITULO 2PRINCIPIOS GENERALES .....</b>	<b>2 - 1</b>
RTA - 17 2.1. OBJETIVOS .....	2 - 1
RTA - 17 2.2. APLICABILIDAD .....	2 - 1
RTA - 17 2.3. SEGURIDAD Y FACILITACIÓN .....	2 - 1
RTA - 17 2.4. COOPERACIÓN INTERNACIONAL.....	2 - 2
RTA - 17 2.5. INNOVACION, INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO.....	2 - 3
<b>CAPITULO 3ORGANIZACION .....</b>	<b>3 - 1</b>
RTA - 17 3.1. ORGANIZACIÓN NACIONAL Y AUTORIDAD COMPETENTE.....	3 - 1
RTA - 17 3.2. OPERACIONES AEROPORTUARIAS.....	3 - 2
RTA - 17 3.3. EXPLOTADORES DE AERONAVES.....	3 - 9
RTA - 17 3.4. CONTROL DE CALIDAD Y CUALIFICACIONES .....	3 - 12
RTA - 17 3.5. PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO .....	3 - 15
<b>CAPITULO 4.MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.....</b>	<b>4 - 1</b>
RTA - 17 4.1OBJETIVOS.....	4 - 1
RTA - 17 4.2MEDIDAS RELATIVAS AL CONTROL DEL ACCESO .....	4 - 1
RTA - 17 4.3MEDIDAS RELATIVAS A LAS AERONAVES.....	4 - 2
RTA - 17 4.4MEDIDAS RELATIVAS A LOS PASAJEROS Y A SU EQUIPAJE DE MANO.....	4 - 4
RTA - 17 4.5MEDIDAS RELATIVAS AL EQUIPAJE DE BODEGA.....	4 - 6
RTA - 17 4.6MEDIDAS RELATIVAS A LA CARGA, EL CORREO Y OTROS ARTÍCULOS.....	4 - 7
RTA - 17 4.7MEDIDAS RELATIVAS A CATEGORÍAS ESPECIALES DE PASAJEROS .....	4 - 9
RTA - 17 4.8MEDIDAS RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA .....	4 - 12
RTA - 17 4.9MEDIDAS RELATIVAS AL CIBERTERRORISMO.....	4 - 12
<b>CAPITULO 5MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA..</b>	<b>5 - 1</b>
RTA - 17 5.1PREVENCIÓN .....	5 - 1
RTA - 17 5.2RESPUESTA .....	5 - 2
RTA - 17 5.3INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y NOTIFICACIÓN.....	5 - 3
<b>APENDICE 1PROTECCIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA .....</b>	<b>APE 1 - 1</b>
<b>1. OBJETIVO Y FINALIDADES .....</b>	<b>APE 1 - 1</b>

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA

INAC  
RTA-17

---

2.	CONTENIDO, ALCANCE Y FUNDAMENTO LEGAL.....	APE 1 - 1
3.	ORGANIZACIÓN .....	APE 1 - 1
4.	SESIONES .....	APE 1 - 3
5.	LA VOTACION.....	APE 1 - 4
6.	LA CONFORMACION DE SUB-COMITÉS Y GRUPOS DE TRABAJO .....	APE 1 - 4
1.	PERSONAL.....	APE 1 - 4
2.	IMPORTANCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL: .	APE 1 - 4
3.	CONTRATACIÓN.....	APE 1 - 5
4.	FORMULARIO DE SOLICITUD .....	APE 1 - 5
5.	ENTREVISTA.....	APE 1 - 6
6.	VERIFICACIÓN.....	APE 1 - 6
7.	CRITERIOS DE SELECCIÓN .....	APE 1 - 6
8.	ENTRENAMIENTO REQUERIDO .....	APE 1 - 8
9.	CONDUCCIÓN PERSONAL.....	APE 1 - 8
10.	CONOCIMIENTOS.....	APE 1 - 8
11.	PERICIA (de orden práctico).....	APE 1 - 8
12.	PRUEBAS Y EXAMENES.....	APE 1 - 9
13.	PROCEDIMIENTOS QUE DEBE CUMPLIR EL ASPIRANTE A UN CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL .....	APE 1 - 9
14.	VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL. ....	APE 1 - 10
15.	CARACTERÍSTICAS DE LOS CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.	APE 1 - 10
<b>APENDICE 2:COMITÉ DE SEGURIDAD AEROPORTUARIO DEL AIACS.....</b>		<b>APE 2 - 1</b>
<b>APENDICE 3PROCEDIMIENTOS PARA LA TRANSPORTACION DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS .....</b>		<b>APE 3 - 1</b>
GENERALIDADES.....		APE 3 - 1
1.1.	DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS. ....	APE 3 - 1
1.2.	OBJETIVO.....	APE 3 - 1
1.3.	DISPOSICIONES LEGALES.....	APE 3 - 1
1.4.	ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	APE 3 - 1
ARTÍCULOS PROHIBIDOS — EQUIPAJE DE BODEGA .....		APE 3 - 2
CATEGORÍAS GENÉRICAS DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS .....		APE 3 - 3
ARTÍCULOS PROHIBIDOS POR CATEGORÍA .....		APE 3 - 3



**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**SECCION 1 REQUISITOS**

**PRESENTACION Y GENERALIDADES**

**PRESENTACION**

- 1.1 La sección uno de la RTA-17 se presenta en páginas sueltas formadas por una columna.
- 1.2 Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.
- 1.3 La letra de esta Sección es Arial tamaño 10.

**GENERALIDADES**

- 2.1.El presente documento contiene los procedimientos para el desarrollo y aplicación conjunta de reglas de aviación civil y sus documentos asociados.
- 2.2.El presente documento está basado en el texto del anexo 17 emitido y publicado por la OACI.

**EFFECTIVIDAD**

1. Esta RTA-17 entrará en vigencia:
  - a) Para los que se establecen en la RTA-17.2.2 se dará un periodo transitorio de 90 (noventa) días después de su publicación.

**LISTADO DE ACRÓNIMOS**

**CSA:** Coordinador de Seguridad de Aeropuerto.

**INAC:** Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional

**PMI:** Pasajeros muy importantes

**PNSAC:** Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

**PSA:** Programa de Seguridad del Aeropuerto.

**PSOA:** Programa de Seguridad del Operador Aéreo.

**RTA:** Regulaciones Técnicas de Aviación Civil

CAPITULO 1. DEFINICIONES

RTA - 17 1. DEFINICIONES GENERALES

**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:

- apoderamiento ilícito de aeronaves,
- destrucción de una aeronave en servicio,
- toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,
- comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

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

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

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

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

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

**Carga o correo de alto riesgo.** La carga o el 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 aquélla en la que llegaron.

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

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

**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.

**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 pueda ser identificado.

**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.

**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.

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

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

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

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

**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 la de trabajos aéreos.

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

**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 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.

**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.

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

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

**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.

**Verificación de antecedentes.** Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedente penales, y cualquier otra información 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 peligrosos.

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

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**



**CAPITULO 2 PRINCIPIOS GENERALES**

**RTA - 17 2.1. OBJETIVOS**

RTA - 17 2.1.1. Esta RTA - 17 tiene como objetivo principal la seguridad de los pasajeros, de las tripulaciones, el personal en tierra, las aeronaves y el público en general en todo lo relacionado con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

RTA - 17 2.1.2. El INAC es el organismo del Estado, encargado de elaborar y aplicar normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos. Tomando en consideración las disposiciones y enmiendas del Anexo 17.

RTA - 17 2.1.3. El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil debe asegurar que tales normas, métodos y procedimientos:

- a) protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita; y
- b) permiten dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

RTA - 17 2.1.4. El INAC a través de la Dirección de seguridad de la aviación civil debe asegurar que se otorgue protección delicada a la información de seguridad de la aviación civil.

RTA - 17 2.1.5. Cada aeropuerto del Estado de Nicaragua, utilizará en la medida de lo posible equipos de seguridad, cuando corresponda, en la medida en que sea practicable desde el punto de vista operacional, técnico y financiero, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil.

**RTA - 17 2.2. APLICABILIDAD**

RTA - 17 2.2.1. El INAC aplicará en esta regulación las normas y procurará aplicar los métodos recomendados que figuran en el anexo 17 a las operaciones de la aviación civil internacional, así como otras disposiciones aplicables a:

RTA - 17 2.2.2. Las medidas de seguridad que se aplican a las operaciones internacionales igualmente serán aplicada de los vuelos domésticos basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades competente.

**RTA - 17 2.3. SEGURIDAD Y FACILITACIÓN**

RTA - 17 2.3.1. Cada operador de aeropuerto, titular de un COA o CO debe de disponer; que los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

**RTA - 17 2.4. COOPERACIÓN INTERNACIONAL**

RTA - 17 2.4.1. La Dirección de Seguridad de la aviación civil del INAC 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, que solicite medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos hará las consultas que correspondan y considerará las medidas de alternativa del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.

RTA -17 2.4.1 bis *La Dirección de seguridad de la aviación civil del INAC se 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.*

RTA - 17 2.4.2. Cuando el Estado de Nicaragua lo considere necesario se firmarán acuerdos de cooperación con otros Estados, para 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. La entidad responsable para realizar esta actividad será la Dirección de Seguridad de la aviación civil del INAC.

RTA - 17 2.4.3. Se establecerán y se aplicarán procedimientos para compartir, en la medida de lo posible, con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación civil de dichos Estados. Ver PNSAC (Información sobre amenaza y medidas extraordinarias)

RTA - 17 2.4.4. Además, se establecerán y se aplicarán 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. La entidad responsable para la evaluación y divulgación de la información de seguridad será la Dirección de Seguridad de la aviación civil del INAC.

RTA - 17 2.4.5. Se compartirá, en la medida que resulte apropiado y que no afecte la soberanía del Estado de Nicaragua, los resultados de las auditorías realizadas por la OACI y las medidas correctivas adoptadas si otro Estado solicitara esa información.

RTA - 17 2.4.6. Se debe incluir en cada uno de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula relativa a la seguridad de la aviación civil, teniendo en cuenta la cláusula modelo elaborada por la OACI.

RTA - 17 2.4.7. Se 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.

RTA - 17 2.4.8. Se notificará a la OACI los casos en que haya compartido información de conformidad con RTA-17.2.4.5.

RTA - 17 2.4.9. Cuando el Estado de Nicaragua lo considere necesario y por su propia conveniencia concertará arreglos colaborativos a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación civil evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad. Estos arreglos se basarán 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.

RTA - 17 2.4.10. La elaboración de un programa de instrucción apropiado en materia de seguridad de la aviación civil es fundamental para la aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas aplicadas en todos los aeropuertos del país y que están descritos en sus respectivos programas de seguridad. La experiencia de los últimos años confirma claramente que si se desea alcanzar el objetivo de la seguridad de la aviación, la instrucción en materia de seguridad debe llegar a todos los elementos directamente relacionados con el sector del transporte aéreo. A fin de lograr y mantener un nivel aceptable de eficacia se necesita que el INAC mantenga siempre un programa completo de formación e instrucción en materia de seguridad.

RTA - 17 2.4.11. El INAC cooperará con otros Estados en la preparación e intercambio de información relativa a sus programas de instrucción cuando sea necesario. La entidad responsable de la elaboración e intercambio de información con otros Estados del Programa nacional de instrucción será la Dirección de Seguridad de la Aviación civil, para tal efecto esta Dirección debe:

- a. Tener la aprobación del Director General del INAC de la solicitud enviada del Estado interesado en dicha información.
- b. Tener en cuenta siempre la confidencialidad de la información que solicitan.
- c. El conducto de transmisión de la información será la que el Estado interesado de recibir dicha información considere que es la más segura, esta puede ser por medio de E-mail, Fax, o Apartado postal.
- d. Si la información que se le brinda al Estado solicitante es de carácter CONFIDENCIAL, se debe orientar al Estado solicitante sobre las precauciones de manejo de dicho documento.
- e. En esta cooperación puede incluirse la planificación y la producción conjunta de ayudas visuales para la instrucción inicial y de actualización, el intercambio de planes de clases y de material pedagógico, y la asignación de instructores en especializaciones (tales como detección y desmantelamiento de bombas, negociación de rehenes) en condiciones mutuamente acordadas. El compartir conocimientos y experiencia constituirá una gran ayuda para obtener una mano de obra bien entrenada que satisfaga las necesidades en materia de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos internacionales

#### **RTA - 17 2.5. INNOVACION, INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO**

RTA - 17 2.5.1. Se continuará fomentando la investigación y elaboración de nuevos procesos y procedimientos de seguridad que cumplan mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil y cooperar al respecto con otros Estados contratantes.

RTA - 17 2.5.2. Al adquirir nuevos equipos de seguridad, se deben tomar en cuenta los principios relativos a factores humanos.

RTA - 17 2.5.3. Los operadores de aeropuertos deben considerar la implantación de procesos y procedimientos innovadores para permitir la diferenciación operacional en la inspección y los controles de seguridad basándose en criterios claramente definidos.

RTA - 17 2.5.4. **AUTORIDAD PARA LA INSPECCIÓN**

(a) Los Inspectores de la Dirección de seguridad de la aviación civil y el personal autorizado por el INAC, en cumplimiento de sus funciones, pueden conducir:

- (1) Auditorias e inspecciones de calidad de la forma en la que se aplican los controles de seguridad.
- (2) Evaluaciones de seguridad de las necesidades en materia de seguridad.
- (3) Pruebas de los controles e inspecciones de seguridad, en las instalaciones, servicios y equipos del Operador del Aeropuerto, del operador aéreo, de las empresas de seguridad y de cualquier otro concesionario del aeropuerto, con el fin de comprobar la eficacia del sistema de seguridad aeroportuaria. Para tal fin, tendrán acceso irrestricto a la documentación y registros, así como la obtención en forma inmediata, a su solicitud verbal o escrita, de copias de dicha documentación e información con la finalidad de determinar si se mantienen los niveles de competencia, efectividad del sistema de seguridad y/o cumplimiento de la normativa vigente.

(b) El Operador del Aeropuerto debe permitir a los Inspectores de la Dirección de seguridad de la aviación civil y el personal autorizado por el INAC, circular y/o permanecer dentro de las zonas de seguridad restringidas en forma irrestricta, en funciones de su cargo. De la misma manera deben proceder los Operadores Aéreos en sus áreas de operación y poseedores de áreas de uso exclusivo.

RTA - 17 2.5.5. **VERACIDAD DE LA INFORMACIÓN**

Toda información que se deba suministrar, en conformidad con esta o cualquier normativa aeronáutica, debe de ser veras y ajustada a la realidad. Cualquier acción u omisión por parte del operador del aeropuerto o de una aeronave, así como cualquier persona que pretenda desvirtuar la información, será sancionada de acuerdo con lo que la ley y la reglamentación establezcan.

RTA - 17 2.5.6. **RESPONSABILIDADES DE SEGURIDAD**

Ninguna persona podrá:

- (a) Obstruir, interferir, modificar o intentar por su cuenta, o inducir a que otra persona interfiera o interrumpa, que comprometa un sistema, procedimiento o mecanismo de seguridad implementado por esta RTA.
- (b) Entrar, movilizarse, permanecer en un área estéril, zona de seguridad restringida del aeropuerto, sin que haya cumplido con las medidas y procedimientos de seguridad aplicados para el control de acceso a esas áreas.

(c) Utilizar, permitir o causar que sea utilizada, cualquier credencial emitida por el Operador del Aeropuerto aprobada para el ingreso y permanencia de personas, vehículos o equipo en las áreas estériles o de seguridad del aeropuerto, en los siguientes casos:

- (1) Que se identifique personas o vehículos distintos al portador de la credencial.
- (2) Para realizar funciones ajenas al cargo con que se identificó.
- (3) Que permanezca en áreas no autorizadas en la credencial.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

CAPITULO 3 ORGANIZACION

RTA - 17 3.1. ORGANIZACIÓN NACIONAL Y AUTORIDAD COMPETENTE

**RTA - 17.3.1.1** El Estado aplica a través del INAC, un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil, para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

RTA - 17.3.1.2 El INAC es la autoridad competente responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

**RTA - 17.3.1.3** La Dirección de Seguridad de la Aviación civil del INAC, en conjunto con las autoridades del Ejército y la Policía Nacional, evaluará periódicamente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en territorio y espacio aéreo nicaragüense y se establecerán y aplicarán políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes al PNSAC basándose en una evaluación de riesgos de la seguridad de la aviación civil realizada por las autoridades nacionales pertinentes.

RTA – 17.3.1.3 bis La Dirección de Seguridad de la Aviación civil del INAC deberá asegurarse de que se lleven a cabo evaluaciones periódicas de vulnerabilidad en sus aeropuertos utilizados para operaciones internacionales, coordinando entre los departamentos, agencias, incluidas las fuerzas de seguridad y organismos de inteligencia competentes, y demás entidades pertinentes. Dichas evaluaciones de vulnerabilidad deberían utilizarse como base para evaluaciones de riesgos y mejoras en materia de seguridad.

**RTA - 17.3.1.4** El INAC en conjunto con las autoridades de la Policía y el Ejército de Nicaragua son los responsables de establecer y poner en práctica procedimientos para compartir con los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades interesadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación civil en sus operaciones.

**RTA - 17.3.1.5** El INAC definirá y asignará tareas y coordinará 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 programa nacional de seguridad de la aviación civil.

**RTA - 17.3.1.6** A través de la presidencia de la República se ha establecido el Consejo Consultivo de la presidencia y un Comité de Aeropuertos el cual funge como un comité nacional de seguridad de la aviación civil en el cual se coordinan las actividades en materia de seguridad y facilitación entre los departamentos, 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 programa nacional de seguridad de la aviación civil.

**RTA - 17.3.1.7** El INAC debe asegurar la preparación y ejecución de un programa nacional de instrucción para el personal de todas las entidades que participen o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC). Este programa de instrucción estará diseñado para garantizar la eficacia del PNSAC.

**RTA - 17.3.1.8** El INAC ha creado e implementado un sistema de certificación de instructores que aseguren que los instructores estén calificados en las disciplinas del caso en y programas de instrucción en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.

**RTA - 17.3.1.9** Los operadores de aeropuertos debe garantizar de que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil. Así mismo deberá presentar ante las autoridades del INAC, una fórmula de cálculo para completar la dotación del personal de seguridad, esta deberá estar reflejada en su PSA.

**RTA - 17.3.1.10** El INAC pondrá a disposición de los aeropuertos, explotadores de aeronaves y proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en el territorio Nicaragüense y de otras entidades involucradas en el sistema de seguridad aeroportuaria, una versión por escrito de las partes pertinentes de su PNSAC y/o de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del PNSAC asegurando que no exista superposición de responsabilidades en la aplicación de sus procedimientos de Seguridad de acuerdo al PNSAC capítulo 5.

**RTA - 17.3.1.11** La EAAI se cerciorara que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa de seguridad, así como todos aquellos que requieran autorización de acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción inicial y recurrente de concientización en seguridad de la aviación civil

## **RTA - 17 3.2. OPERACIONES AEROPORTUARIAS**

**RTA - 17.3.2.1** El Operador de Aeropuerto deben garantizar que en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil se establezca, aplique y mantenga actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria (PSA) apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. (ver apéndice # 17 del PNSAC Programa modelo de los PSA). EL PSA debe estar aprobado por el INAC según lo dispuesto en la (RTA 17.3.2.1.2 en coordinación con las autoridades competentes del Estado, y que cumplan los siguientes requisitos:

### **RTA - 17 3.2.1.1 GENERALIDADES**

- (a) El que preste servicios a la aviación civil no podrá operar un aeropuerto, a menos que establezca, aplique y mantenga actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria (PSA) apropiado para cumplir con los requisitos del PNSAC. EL PSA debe estar aprobado por el INAC según lo dispuesto en la (RTA 17.3.2.1.2) ver inciso b. numeral #4 en coordinación con las autoridades competentes del Estado, y que cumplan los siguientes requisitos:
- (1) Proveer seguridad a las personas que utilizan los servicios de transporte aéreo, instalaciones y propiedades aeroportuarias, contra actos de interferencia ilícita, violencia criminal y apoderamiento ilícito, introducción de armas peligrosas o letales, explosivos o incendiarios dentro de una aeronave o infraestructura aeroportuaria.

- (2) Escrito en idioma español, y firmado por el Operador del Aeropuerto o su Coordinador de Seguridad que haya sido previamente coordinado con el Comité de Seguridad del Aeropuerto.
  - (3) Debe ser redactado en forma sencilla para que facilite el uso y revisión del mismo.
  - (4) Tener fecha de aprobación inicial, o aprobación de la última revisión de cada página o parte del manual, incluyendo una página de registros de revisiones.
  - (5) El Operador del Aeropuerto debe garantizar que el Programa y sus revisiones no contravengan ninguna norma de ésta RTA.
  - (6) Incorporar todas las revisiones o enmiendas requeridas por el INAC o enmiendas a esta RTA, orientadas a garantizar la Seguridad de la Aviación civil.
  - (7) Incluya los requisitos enumerados en (RTA 17.3.2.1.2).
  - (8) Incluir un índice de los requisitos enumerados por el (RTA 17.3.2.1.2).
  - (9) Haber sido aprobado por el INAC.
- (b) El Operador del Aeropuerto debe:
- (1) Garantizar que el Programa se revise y enmiende de modo que las instrucciones e información contenida en el mismo, se mantengan actualizadas. También debe garantizar que el personal o entidad responsable de que posea un Programa o una parte de este, reciban las revisiones aprobadas por el INAC.
  - (2) Mantener al menos una copia completa y actualizada del Programa en la oficina del administrador del aeropuerto y del Coordinador de Seguridad de Aeropuerto, los que estarán disponibles para las consultas de operadores aéreos e inspectores de seguridad de la aviación civil y el personal autorizado por el INAC.
  - (3) Proveer las partes o porciones aplicables del Programa aprobado una copia del mismo al operador aéreo y el personal del aeropuerto responsable de su implementación.
  - (4) Llevar una lista o control maestro de todo Programa existente o sus partes.
  - (5) Cada poseedor del Programa o de alguna de sus partes es responsable de su actualización con las enmiendas facilitadas por el Operador del Aeropuerto.



(6) El Operador de Aeropuerto debe restringir la distribución, disponibilidad o revelar cualquier información contenida en el programa de seguridad, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él. Cualquier solicitud de dicha información por parte de personas ajenas, debe ser referida al INAC.

**(c) CONTENIDO**

El Operador del Aeropuerto debe establecer un programa de seguridad de la aviación civil requerido en el (RTA-17.3.2.1), el cual debe incluir lo siguiente:

1. Nombres y medios de contacto, deberes y responsabilidades, así como los requisitos de entrenamiento para los coordinadores de seguridad aeroportuaria.
2. El establecimiento, descripción y plano de las áreas estériles y zonas de seguridad restringida donde se realicen operaciones aéreas, incluyendo sus dimensiones, límites y sus características.
3. Toda actividad o entidad adyacente a las zonas de seguridad restringida del aeropuerto que pueda afectar la seguridad de cualquier área o zona de seguridad de otra área.
4. Una descripción de cada zona de seguridad restringida incluyendo sus dimensiones, limitaciones, características pertinentes y los términos del acuerdo que establecen la zona entre el Operador del Aeropuerto y el Operador Aéreo o el Concesionario descritos en el (RTA 17.3.2.1.5).
5. Procedimientos y la descripción de las instalaciones y equipo utilizado por el Operador del Aeropuerto ó por un Operador Aéreo, concesionario y empresas que tengan responsabilidad de un área exclusiva, para desempeñar las funciones de control.
6. Procedimientos que utiliza cada Operador Aéreo, concesionario o empresa de seguridad, que tenga responsabilidad sobre la seguridad de una zona exclusiva, para notificar al operador del aeropuerto, cuando sus procedimientos, instalaciones y equipo utilizados no son los adecuados para realizar el control de las funciones, descripción del Sistema de Identificación para el ingreso a áreas restringidas, tanto para personas, vehículos y equipo especial, así como las normas y procedimientos para la aportación de credenciales.
7. Una descripción de los Planes de Contingencia y procedimientos alternativos que el Operador del Aeropuerto debe implementar en caso de emergencias y otras condiciones extraordinarias.
8. La descripción de los procedimientos para los Agentes de Seguridad aeroportuaria, descritos en el inciso 9.1 apéndice 17 del PNSAC).
9. Descripción del programa de entrenamiento del Operador del Aeropuerto para los Oficiales de Seguridad Aeroportuaria descritos en (el inciso 9.1 apéndice 17 del PNSAC).

10. Descripción del método para mantener los registros y archivos descritos en (inciso 9.2 del apéndice 17 del PNSAC).
11. Descripción de los procedimientos para la distribución, actualización, custodia y eliminación del Programa de Seguridad, Directivas de Seguridad, Circulares informativas, Instrucciones de Implementación, según sea necesario la clasificación de la información.
12. Procedimientos para el diseño y ubicación de avisos públicos con información de seguridad, según lo requerido en el (RTA 17.3.2.1.1).
13. El Operador del Aeropuerto debe establecer en su programa de seguridad lo siguiente:
  - (i) La separación de flujos de pasajeros de la aviación local sin una inspección y la aviación internacional
  - (ii) La separación de pasajeros que ingresen y los que salen en las operaciones internacionales.
- (b) Procedimientos empleados en el manejo de incidentes y amenazas.

**RTA - 17 3.2.1.2 APROBACIÓN Y ENMIENDAS**

- (a) Aprobación Inicial del Programa.
  - (1) El operador del aeropuerto que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad, debe remitir el programa propuesto al INAC, por lo menos con 60 días calendario previo a la implementación o en forma conjunta con el proceso de certificación del operador aéreo.
  - (2) El Operador del Aeropuerto debe esperar por escrito la notificación del INAC de la aprobación o las discrepancias encontradas al programa, dentro de los 30 días calendario después de que el INAC recibió del operador del aeropuerto la propuesta inicial.
  - (3) El Operador del Aeropuerto debe remitir al INAC en un plazo de 15 días calendario el programa de seguridad corregido después de haber recibido las observaciones.
  - (4) El operador del aeropuerto debe Llevar una lista o control maestro de la distribución del Programa de Seguridad existente o sus partes pertinentes.
- (b) Enmiendas propuestas por el Operador del Aeropuerto.
  - (1) El operador del aeropuerto que solicita la aprobación de una enmienda al programa de seguridad, debe tramitar en forma escrita su solicitud ante el INAC y no la podrá implementar hasta tanto cuente con la aprobación del INAC.
  - (2) El operador del Aeropuerto debe esperar en forma escrita la aprobación o rechazo a la solicitud de enmienda por parte del INAC.
- (c) Enmiendas Requeridas por esta RTA. El INAC puede enmendar un programa aprobado de seguridad de un Operador de aeropuerto si lo considera necesario para la seguridad e interés público.
- (d) Enmiendas de Emergencia.
  - (1) Si el INAC determina que existe una emergencia que requiere de acción inmediata por afectar el interés público, notificará en forma escrita al operador del aeropuerto y a los operadores aéreos para

que implemente las enmiendas requeridas y sean insertadas en sus programas de seguridad, en el plazo notificado.

- (2) Una vez transcurrida la emergencia, el INAC puede cancelar la enmienda emergente o el Operador del Aeropuerto podrá solicitar su cancelación.

**RTA - 17 3.2.1.3 CONDICIONES CAMBIANTES QUE AFECTAN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

- (a) Luego de la aprobación del programa de seguridad, el Operador del Aeropuerto debe seguir los procedimientos para notificar al INAC y enmendar cuando sea pertinente, los cambios que hayan ocurrido en:
  - (1) Los sistemas, medidas, procedimientos, entrenamiento, descripción de áreas, personal de seguridad.
  - (2) Las Operaciones de un Operador Aéreo, nacional o extranjero, empresas de seguridad, concesionarios, que puede requerir modificaciones en el Programa de Seguridad.
  - (3) En los diseños físicos, estructurales o distribución de cualquier área bajo el control de seguridad del Operador del Aeropuerto, del Operador Aéreo, empresa de seguridad y concesionario, empleados para efectuar los procedimientos de inspección de acceso y del control de movimiento.

**RTA - 17 3.2.1.4 ACUERDO DE ÁREAS EXCLUSIVAS**

- (a) El operador del aeropuerto incorporara en el Programa de Seguridad del Aeropuerto las medidas de seguridad de las áreas exclusivas de operación bajo el control de un Operador Aéreo, Concesionario o empresa de seguridad. Se exceptúa de esta actividad a las bases aéreas militares que tienen sus instalaciones dentro del perímetro del aeropuerto y que hacen uso de la pista internacional en cumplimiento de sus funciones.
- (b) Los acuerdos en materia de seguridad, sobre el uso de áreas exclusivas, deben ser escritos y firmados por el Operador del Aeropuerto y el solicitante y el cual debe ser adjuntado al Programa de Seguridad del Aeropuerto.

El Acuerdo debe contener lo siguiente:

- (1) Descripción y plano de los límites particulares de cada área, incluyendo los puntos de acceso, sobre los cuales el usuario o el operador aéreo tendrá el control y uso exclusivo.
- (2) Descripción del sistema, medidas y procedimientos de seguridad utilizados por el operador aéreo, concesionario o empresa de seguridad.
- (3) Procedimientos mediante los cuales el Operador Aéreo, concesionario o empresa de seguridad, notifica y suministra medidas de seguridad complementarias en el área exclusiva al Operador del Aeropuerto, cuando se presente algún cambio.

**RTA - 17 3.2.1.5 PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA EMPRESAS POSEEDORAS DE ACUERDOS DE ÁREAS EXCLUSIVAS**

- (a) Los concesionarios que posean áreas exclusivas deben presentar un programa de seguridad para ser aprobado por el INAC y debe cumplir con lo siguiente:

- (1) Asumir la responsabilidad por los sistemas, medidas y procedimientos del área de seguridad.
  - (2) Asumir la responsabilidad por la verificación de credenciales de sus empleados.
  - (3) Desarrollar los procedimientos, para la coordinación en caso de infracciones o violaciones a la Ley.
  - (4) El poseedor de áreas exclusivas debe asumir la responsabilidad dentro de las áreas acordadas y designadas para su uso exclusivo. El Concesionario no podrá asumir responsabilidades por las personas que emplean las instalaciones aeroportuarias.
  - (5) La responsabilidad del área exclusiva es propia del Concesionario y no podrá ser compartida con otros concesionarios.
  - (6) El Concesionario debe ser capaz y calificado para desarrollar el Programa de Seguridad que presentara al INAC.
- (b) El Programa de Seguridad del Concesionario debe ser escrito y firmado por el Operador del Aeropuerto y el Concesionario, debiendo contener lo siguiente:
- (1) Una descripción y un plano de los límites y particularidades pertinentes sobre las áreas en las que el Concesionario asumirá las responsabilidades de seguridad.
  - (2) Una descripción de los sistemas, medidas y procedimientos que serán asumidos por el Concesionario.
  - (3) Sistemas, medidas y procedimientos, mediante los cuales el Operador del Aeropuerto supervisará y evaluará el cumplimiento del Programa de Seguridad por parte del Concesionario.
  - (4) Mecanismos de sanción por parte del Operador del Aeropuerto o el INAC ante el incumplimiento del Concesionario de los términos del Programa de Seguridad.
  - (5) El Operador del Aeropuerto en coordinación con el INAC, puede suspender o cancelar el Programa de Seguridad del Concesionario.
  - (6) Provisiones sobre las cuales el Concesionario está sujeto a inspección por el INAC y el personal autorizado por el INAC en relación con lo establecido con el (RTA 17.2.5.4).
  - (7) Provisiones de los individuos que implementan las medidas descritas en el Programa de Seguridad les es requerido mantener y usar la información sensible de seguridad en forma discrecional, en caso contrario se podría aplicar las medidas sancionadoras correspondientes.
  - (8) Procedimientos mediante los cuales el Concesionario notificara al Operador del Aeropuerto y al INAC que provee de medidas alternativas de seguridad cuando se presenten condiciones cambiantes según lo establecido en el (RTA 17.3.2.1.4).
- (c) El Programa de Seguridad del Concesionario podrá ser enmendado cuando el interés de seguridad o interés público lo exija.

RTA - 17.3.2.2 La Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales (EAAI) es la agencia encargada de proveer los servicios de seguridad en los aeropuertos Nacionales e internacionales de Nicaragua, establecerá y aplicará disposiciones apropiadas para satisfacer los requisitos del PNSAC, dentro de estos requisitos se debe considerar lo siguiente:

- a) Establecer zonas de seguridad restringidas, basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realice el INAC u otras autoridades nacionales competentes.

- b) Mantener controles de accesos para la protección física de las personas y las instalaciones.
- c) Proteger los sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones de ataques ciberterroristas.
- d) Elaborar un plan de contingencia para la seguridad de los aeropuertos y de los servicios de tránsito aéreo.
- e) Gestionar el riesgo de aeropuerto y de ATM

RTA - 17.3.2.3 El Operador de Aeropuerto garantizarán que se establezca un comité de seguridad de aeropuerto en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, para ayudar a estos a coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, según lo indicado en el programa de seguridad aeroportuaria; así como la confección y registro de las actas correspondientes implementando un mecanismo sólido, para la aplicación y supervisión de las actividades del CSA, remitiendo, agenda previa, actas de las reuniones y lista de asistencia al INAC, para el debido seguimiento de las deficiencias encontradas en el funcionamiento de los CSA.

RTA - 17.3.2.4 La EAAI asegurará que los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil, se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos.

RTA - 17.3.2.5 El Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil, tiene las facultades legales para-asegurar el cumplimiento de las normas y procedimientos que establecen esta regulación y el PNSAC en todo lo que concierne a las operaciones aeroportuarias en las acciones siguientes:

- a) El operador del aeropuerto debe asegurar que el personal esté debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, así como disponible para desplazarse rápidamente a sus 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.
- b) El operador del aeropuerto, en el caso de nuevos aeropuertos o remodelaciones, deben asegurar que los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura, que sean 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 la remodelación de las instalaciones existentes en los aeropuertos. Esto debe contar con el criterio técnico de la Gerencia de seguridad aeroportuaria y Dirección de Seguridad de la Aviación civil del INAC.

**RTA - 17.3.2.6 COORDINADOR DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (CSA)**

- (a) El Operador del Aeropuerto debe nominar un Supervisor o Coordinador de Seguridad de Aeropuerto (CSA) en su programa de seguridad, la designación debe incluir el nombre del CSA y una descripción de los medios por los cuales se les puede contactar las 24 horas.
- (b) Ningún operador de aeropuerto podrá designar una persona como CSA, a menos que haya completado el entrenamiento establecido en el PSA.

- (c) El Operador del aeropuerto debe mantener la documentación de entrenamiento del CSA al menos 180 días después de haberse retirado del cargo como CSA.
- (d) Un individuo satisface el cumplimiento total del entrenamiento, cuando haya pasado un período no menor de 2 años, para optar de nuevo al cargo de CSA.
- (e) El coordinador designado por el operador del aeropuerto, debe contar con una experiencia no menor de 3 años, en funciones de seguridad de la aviación debidamente comprobada.
- (f) Es responsabilidad del Coordinador de Seguridad de Aeropuerto lo siguiente:
  - (1) supervisará y coordinará la aplicación de todos los controles, medidas y procedimientos de seguridad aprobados por el INAC.
  - (2) Velará por la implementación y la actualización del PSA para asegurar el cumplimiento del PNSAC
  - (3) Es el enlace principal entre el operador del aeropuerto, la Dirección de seguridad de la aviación civil del INAC y las instituciones involucradas en la seguridad de la aviación civil a nivel de aeropuerto, incluyendo los explotadores de aeronaves, para los asuntos relacionados con la seguridad de aviación civil.
  - (4) Activará el Plan de contingencia en atención a un evento de un acto de interferencia ilícita.
  - (5) Revisar con frecuencia todas las funciones relacionadas a la seguridad de aviación civil para asegurar su cumplimiento y efectividad del plan de seguridad y sus directivas.
  - (6) Iniciar inmediatamente las acciones correctivas en caso de incumplimiento con las regulaciones y el programa de seguridad.
  - (7) Revisar los antecedentes con respecto a asuntos de carácter delictivo de los poseedores de credenciales de ingreso a las áreas restringidas.
  - (8) Coordinar la aplicación de los controles de seguridad de la aviación civil.

### RTA - 17 3.3. EXPLOTADORES DE AERONAVES

#### RTA – 17.3.3.1 PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (Ver apéndice # 12 PNSAC)

Todo Operador de transporte aéreo comercial nacional o extranjero que proporcione servicio desde nuestro territorio nacional establecerá, aplicará y mantendrá actualizado un programa de seguridad para Operadores (PSO), por escrito adaptado a la estación de Managua (en caso de los operadores extranjeros), que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, sobre todo en lo que respecta a procedimientos de seguridad en los controles de acceso, pasajeros, inspección de equipajes, inspección de la aeronave así como la carga transportada.

#### RTA - 17 3.3.1.1 FORMA, CONTENIDO, Y APLICACIÓN

- (a) **Requisitos Generales.** El Programa de Seguridad del operador aéreo debe:

- (1) Proporcionar la seguridad a las personas y propiedades por parte del Operador Aéreo contra actos de interferencia ilícita, actos criminales, transporte no autorizado de armas, explosivos, materiales incendiarios, a bordo de la aeronave.
- (2) Estar en forma escrita en idioma español y firmado por el representante acreditado del Operador Aéreo, o empresa de seguridad, o concesionario, según corresponda.
- (3) Ser redactado en forma sencilla para que facilite el uso y revisión del mismo, así también debe mantenerse actualizado.
- (4) Tener fecha de aprobación inicial o aprobación de la última revisión de cada página o parte del Programa de Seguridad, incluyendo una página de registros de revisiones.
- (5) Garantizar que el Programa de Seguridad y sus revisiones no contravengan ninguna norma de ésta RTA.
- (6) Incorporar todas las revisiones o enmiendas requeridas por el INAC o enmiendas a esta RTA, orientadas a garantizar la Seguridad de la Aviación civil.
- (7) Haber sido aprobado por el INAC.
- (8) Debe cumplir con lo requerido en el PNSAC.

(b) **Disponibilidad.** El operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario debe:

- (1) Mantener por lo menos una copia completa del programa de seguridad aprobado en su oficina central;
- (2) Mantener una copia completa del Programa de Seguridad aprobado en las oficinas en el aeropuerto en que presta servicios,
- (3) Tener el Programa de Seguridad tanto en el aeropuerto como en la Oficina del Operador disponibles para su revisión, ante requerimiento de cualquier Inspector de la Dirección de seguridad de la aviación civil y el personal autorizado por el INAC.
- (4) Restringir la distribución, disponibilidad o revelar cualquier información contenida en el programa de seguridad, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él. Cualquier solicitud de dicha información por parte de personas ajenas, debe ser referida a el INAC;
- (5) Llevar una lista o control maestro de la distribución del Programa de Seguridad existente o sus partes.
- (6) Garantizar que el Programa se revise y enmiende de modo que las instrucciones e información contenida en el mismo, se mantengan actualizadas. También debe garantizar que el personal o entidad responsable que posea un Programa o una parte de este, reciban las revisiones aprobadas.

(c) **Contenido.** El Programa de Seguridad, debe incluir los siguientes procedimientos y la descripción de:

- (1) Instalaciones y equipo a ser utilizado para ejecutar las funciones de inspección de personas y sus propiedades.
- (2) Instalaciones y equipo a ser utilizado para la inspección del equipaje facturado.
- (3) Instalaciones y equipo a ser utilizado para la aceptación e inspección de la carga aérea.
- (4) Instalaciones y equipo a ser utilizado para el uso de dispositivos para la detección de metales.

- (5) Instalaciones y equipo a ser utilizado para el uso de los equipos de rayos x. Instalaciones y equipo a ser utilizado para la regulación, selección y reclutamiento del personal de inspección.
- (6) Elaborar medidas relativas para proteger los sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones empleadas para los fines de la aviación civil, contra interferencias que pudieran poner en peligro la seguridad operacional de la aviación civil. Todo esto con el fin de evitar el ciberterrorismo
- (7) Los requerimientos, concernientes a las responsabilidades de los Coordinadores de Seguridad del Operador Aéreo. Los nombres de los Coordinadores y los mecanismos para contactarlos durante las 24 horas del día.
- (8) Para cumplir con lo referentes al transporte de armas y Oficiales de Cumplimiento de la Ley que viajen armados y mantener la seguridad y orden durante el vuelo.
- (9) Para cumplir con lo referentes al transporte de pasajeros bajo control administrativo o judicial de Oficiales de Cumplimiento de la Ley que estén en posesión de un arma y mantener la seguridad y orden durante el vuelo.
- (10) Instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos, en relación con la seguridad de las aeronaves e instalaciones.
- (11) Para cumplir con los requerimientos sobre la verificación de antecedentes. de actividades y personas
- (12) Para cumplir con los requerimientos de lo, referentes al sistema de identificación del personal del operador aéreo.
- (13) Del Plan de capacitación en temas de seguridad de la aviación civil
- (14) Los Planes de Contingencia de Seguridad de la Aviación civil.
- (15) Para cumplir con los requerimientos de lo referente a las amenazas de artefacto explosivos y apoderamiento ilícito.
- (16) Establecer medidas o procedimientos para la protección de documentos de vuelo (tarjetas de embarque, boletos, colillas de equipaje.
- (17) En el caso de un COA y participación de códigos compartidos debe especificar los acuerdos de colaboración con otros operadores.

#### **RTA - 17 3.3.1.2 APROBACIÓN Y ENMIENDAS**

(a) Aprobación Inicial del Programa.

- (1) El operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad, debe remitir el programa propuesto a el INAC, por lo menos con 60 días previo su implementación o en forma conjunta con el proceso de certificación del operador aéreo.
- (2) El operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario debe esperar por escrito la notificación del INAC la aprobación de las discrepancias encontradas al programa.
- (3) El operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario debe remitir al INAC en un plazo de 15 días calendario el programa de seguridad corregido, después de haber recibido las observaciones.

(b) Enmiendas propuestas por El operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario.



- (1) El operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario que solicita la aprobación de una enmienda al programa de seguridad, debe tramitar en forma escrita su solicitud ante al INAC y no la podrá implementar hasta tanto no cuente con la aprobación del INAC.
  - (2) El INAC comunicará al solicitante o titular de un CO o un COA de forma escrita la aceptación o aprobación o rechazo a la solicitud de enmienda por parte del INAC.
  - (3) Enmiendas Requeridas por esta RTA. El INAC puede enmendar un programa aprobado de seguridad de un solicitante o titular de un CO o un COA si lo considera necesario para la seguridad e interés público.
- (c) Enmiendas de Emergencia. El INAC determina que existe una emergencia que requiere de acción inmediata por afectar el interés público, notificará en forma escrita al solicitante o titular de un CO o un COA para que implemente las enmiendas requeridas y sean insertadas en sus programas de seguridad, en el plazo notificado.
- (1) Una vez transcurrida la emergencia el INAC puede cancelar la enmienda emergente operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario.

RTA - 17.3.3.2 Las entidades que realicen operaciones con aviación general, incluidas las de la aviación corporativa, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5 700 kg establecerán, aplicarán y mantendrán actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

RTA - 17.3.3.3 Las entidades que realicen operaciones de trabajos aéreos establecerán, aplicarán y mantendrán actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. El programa contendrá características operacionales específicas para cada tipo de operaciones.

RTA - 17.3.3.4 Se tomará en cuenta el modelo de la OACI, como fundamento de los programas de seguridad para explotadores o entidades, con arreglo a lo dispuesto en RTA-17.3.3.1

RTA - 17.3.3.5 Cuando el INAC lo considere necesario, solicitará a los explotadores que presten servicio desde nuestro territorio y que participen en la compartición de códigos u otros acuerdos de colaboración con otros explotadores, que notifiquen del carácter de estos acuerdos, incluyendo la identidad de los otros explotadores.

#### **RTA - 17 3.4. CONTROL DE CALIDAD Y CUALIFICACIONES**

RTA - 17.3.4.1 Todo el personal que aplique controles de seguridad debe ser objeto de verificación de antecedentes y procedimientos de selección. La verificación de antecedentes de este personal debe contemplar, como mínimo:

- 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 a intervalos establecidos por la autoridad competente.
- 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 civil.
- d) Mantenimiento de registros

*No se debe emitir un permiso si, durante la verificación de antecedentes, se determina que el candidato ha sido juzgado por:*

- I. Posesión o uso de drogas ilícitas, tráfico de drogas ilícitas, tráfico de armas o tenencia ilícita de armas, agresión con lesiones graves, extorsión, actos que pongan en peligro la seguridad pública, incluidos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, delitos sexuales o pertenencia a una organización delictiva; y*
- II. Otros delitos importantes, tales como, robo, comercio de objetos robados, desfalco, fraude y declaración fraudulenta, sin hacer restitución.*
- III. Ver referencia PNSAC apéndice # 4*

RTA - 17.3.4.2 Todas las personas que aplican controles de seguridad y pertenezcan a los operadores de aeropuertos, operadores aéreos y empresa de seguridad o concesionario deben poseer todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan sido correctamente seleccionado y recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del PNSAC y que se mantengan actualizados los registros apropiados. Se establecerán normas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas. El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la aviación civil es la responsable de asegurar que se cumpla con los Programas de Instrucción sobre Seguridad de la Aviación civil que se elaboren para el personal que labora con los operadores aéreos, operadores de aeropuertos y prestadores de servicios.

RTA - 17.3.4.3 Todas las personas que llevan a cabo actividades de inspección de seguridad y pertenezcan a los operadores de aeropuertos, operadores aéreos y empresa de seguridad o concesionario deben ser objeto de certificación de conformidad a los requisitos del PNISAC y esta regulación, a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de los procedimientos de actuación. Esta certificación será emitida por el INAC.

RTA - 17.3.4.4 El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil elaborará, aplicará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de control de calidad (PNCC) para la Seguridad de la Aviación Civil, para determinar si se cumple con el PNSAC y validar su eficacia, el PNCC incluye todas las políticas, procedimientos, mecanismos y/o equipos destinados para el cumplimiento de lo dispuesto. A sí mismo se aplicarán y documentarán las medidas correctivas correspondientes aplicadas a los operadores y prestadores de servicios cuando sea necesario. Así mismo las entidades que aplican medidas de seguridad de la aviación establecerán, aplicarán y mantendrán actualizado un programa interno de control de la calidad que incluyan actividades consistentes con sus operaciones.

RTA - 17.3.4.5 La Dirección de Seguridad de Aviación civil del INAC verificará periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil que han sido encomendadas a operadores de aeronaves, de aeropuertos y proveedores externos de servicios, cumplan con el Programa de Seguridad de

la Aviación Civil. Dicha dirección determinará además las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de una evaluación de riesgo.

RTA - 17.3.4.6 Los Inspectores de la Dirección de seguridad de la aviación civil y el personal autorizado por el INAC, en cumplimiento de sus funciones, conducirán auditorías pruebas, e inspecciones de seguridad periódicamente relacionados con seguridad de la aviación civil, del Operador del Aeropuerto, del Operador Aéreo, de las empresas de seguridad y de cualquier otro concesionario del aeropuerto, con el fin de verificar que se cumpla con el PNSAC y los programas de seguridad que fueron aprobados por el INAC, además para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia. Los Inspectores de la Dirección de seguridad de la aviación civil y el personal autorizado por el INAC pueden obtener copia de los documentos y registros con la finalidad de determinar si se mantienen los niveles de competencia.

RTA - 17.3.4.7 La gestión, la fijación de prioridades y la organización del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil se llevará a cabo de forma independiente de las entidades y personas responsables de aplicar las medidas adoptadas en el marco del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Además:

(a) Los inspectores del INAC que realicen tareas de seguridad de la aviación tales como: Auditorías, pruebas-e inspecciones de la seguridad deben estar debidamente capacitados para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil. Dicha instrucción debe comprender instrucción inicial; instrucción recurrente; e instrucción especializada y/o técnica, tal y como lo establece el PNISAC.

(b) Los inspectores que realicen auditorías, pruebas, e inspecciones de la seguridad tendrán toda la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas;

(c) El programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil debe contener un sistema confidencial de presentación de informes para analizar la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, etc.; y

(d) Se establecerá un proceso para registrar y analizar los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del programa nacional de seguridad de la aviación civil, incluida la identificación de las causas y los tipos de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida.

RTA - 17.3.4.8 Si el Estado de Nicaragua se viera afectado por un acto de interferencia ilícita a la aviación civil en alguno de sus aeropuertos, se solicitará a las autoridades del Aeropuerto, de la Policía (DIPSA) y el Ejército de Nicaragua (DEPSA-DID) que revalúen los controles y procedimientos de seguridad y que, oportunamente, adopten las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos. El INAC informará a la OACI acerca de tales medidas.

RTA - 17.3.4.9 El INAC se cerciorará de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil deben verificar

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 civil de la entidad.

**RTA - 17 3.5.      PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

El proveedor de servicio de tránsito aéreo que opera en el país, establecerá y aplicará disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil del INAC.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**CAPITULO 4. MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**RTA - 17 4.1. OBJETIVOS**

RTA - 17 4.1.1 El operador del aeropuerto y el operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario adoptaran medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves que estén al servicio de la aviación civil, armas explosivas u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

RTA - 17 4.1.2 El operador del aeropuerto y el operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario debe promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación civil aleatoria e imprevisible. La imprevisibilidad podría contribuir al efecto disuasivo de las medidas de seguridad.

RTA - 17 4.1.3 Los operadores de aeropuerto y los de aeronaves deben considerar la integración de la detección del comportamiento en sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación civil.

**RTA - 17 4.2. MEDIDAS RELATIVAS AL CONTROL DEL ACCESO**

El operador de aeropuerto debe garantizar lo siguiente:

RTA - 17.4.2.1 Que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil esté controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.

RTA - 17.4.2.2 Que, en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establezcan zonas de seguridad restringidas (ZSR), designadas por el INAC basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realicen las autoridades competentes.

RTA - 17.4.2.3 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 verificará la identidad y la 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. Además se debe garantizar que:

(a) Ninguna persona pueda utilizar una Credencial o gafete de ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringida que no haya sido emitida por el Operador del Aeropuerto.

(b) Lo especificado en el programa de seguridad debe detallar los métodos de instrucción, para proveer a los participantes la oportunidad de formular preguntas e incluir al menos los siguientes tópicos:

(1) Conocer el uso de credenciales o gafete de identificación de acceso aeroportuario aprobada por el aeropuerto.

(2) Procedimientos para solicitar una Credencial o gafete de identificación.

- (3) Restricciones en la divulgación de información concerniente a un acto ilícito relacionado con la Aviación Civil, si dicha información perjudica la seguridad de la aviación civil.
- (4) No diseminar información referente al sistema de seguridad de ningún aeropuerto o de sus operadores aéreos.

RTA - 17.4.2.4 El Operador de Aeropuerto deben garantizar que, en las zonas de seguridad restringidas, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.

RTA - 17.4.2.5 Que se inspeccione y se apliquen los controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas.

RTA - 17.4.2.6 Que los vehículos a los que se conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección o de otros controles de seguridad apropiados. Ver PNSAC, capítulo 7, acceso vehicular a la ZSR.

RTA - 17.4.2.7 Los documentos de identidad emitidos a los miembros de la tripulación de las aeronaves deben contar con una base internacional armonizada y fiable para el reconocimiento y la validación de la documentación para autorizar el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas, de conformidad con las especificaciones pertinentes establecidas en el Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica.

### **RTA - 17 4.3. MEDIDAS RELATIVAS A LAS AERONAVES**

El operador aéreo debe garantizar lo siguiente:

RTA - 17 4.3.1 Que se 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 competentes, esta se realizara como mínimo dos veces al año o cuando la circunstancia lo amerite.

RTA - 17 4.3.1.1 Todo operador aéreo debe asegurar que se disponga a bordo una lista de verificación de los procedimientos de búsqueda de objetos sospechosos que ponga en riesgo la seguridad de la aeronave. La lista de verificación debe estar acompañada de orientaciones sobre las medidas que deben adoptarse en caso de encontrarse un explosivo u objeto sospechoso y de información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas, en cada aeronave. Estos procedimientos deben ser incluidos en el PSOA,—Para realizar la verificación de seguridad de la aeronave, se debe considera los siguientes:

- a) El nivel de la amenaza;
- b) Aeronaves que permanecen durante la noche;

**SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL  
CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA**

---

- c) La ubicación del estacionamiento;
- d) Si la aeronave estuvo en mantenimiento
- e) El punto de origen;
- f) El destino; y
- g) El Estado de registro o Estado del explotador.

RTA - 17 4.3.2 Que se 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.

RTA - 17 4.3.3 Cada operador de transporte aéreo comercial debe adoptar medidas apropiadas para asegurar que durante el vuelo se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo. Cada aeronave debe estar provista de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta debe cerrarse con llave. La puerta sólo debe cerrarse desde el interior del compartimiento. Para una mayor interpretación ver RTA-OPS-1. 1.735. Estos procedimientos deben ser incluidos en el Manual de seguridad del operador, Manual de Operaciones de Vuelo y en el Manual de Tripulante de Cabina, todos aprobados por el INAC.

RTA - 17 4.3.4 Cada operador de transporte aéreo comercial garantizará que una aeronave comprendida en (RTA-17.4.3.1) esté protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.

RTA - 17 4.3.5 Cada operador de transporte aéreo comercial debe garantizar que se establezcan controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves cuando las mismas no estén en zonas de seguridad restringidas.

RTA - 17 4.3.5.1 El operador aéreo, seguridad aeroportuaria o el DESA-DID, debe llevar a cabo los procedimientos para supervisar en las ZSR la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves y utilizar los equipos e instalaciones descritos dentro del Programa de Seguridad aprobado, para desarrollar las siguientes funciones:

- (1) Impedir el acceso no autorizado a las aeronaves (p. ej., retirar las escaleras o puentes de aterrizaje, cerrar y/o bloquear las puertas de las aeronaves o colocar centinelas.
- (2) Prohibir el acceso de personas o artículos no autorizados a la aeronave o sus instalaciones, también debe haber una supervisión adecuada de la circulación de personas hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves.
- (3) Asegurarse de que el equipaje transportado en la aeronave ha sido inspeccionado por un agente de seguridad del Operador aéreo u otro designado por el Operador del Aeropuerto y que verifique que el despacho de bienes personales o carga a bordo de la aeronave, haya sido entregado por un agente acreditado por el Operador Aéreo y no por particulares.

- (4) Asegurarse que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros.
- (5) Impedir el transporte de carga, correo, paquetes de mensajería por expreso en vuelos de pasajeros, a menos que los artículos hayan sido entregados por medio de un agente regulado.
- (6) Garantizar que el suministro de abordo y las piezas de repuesto que deban ser transportados en la aeronave se sometan a controles de seguridad apropiados.
- (7) Debe asegurar que durante el vuelo se puedan realizar cotejo de equipaje de mano y pasajero cuando existan sospechas de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas. El Operador Aéreo debe establecer los procedimientos de cotejo de equipajes en vuelo.
- (8) Durante operaciones en posiciones remotas el operador aéreo debe escoltar a los pasajeros desde y hacia sus aeronaves. Para tal fin debe emplear un agente por cada 30 pasajeros.

RTA-17 4.3.6 Los operadores de aeropuertos se asegurará de que, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades del Ejército y de la Policía Nacional, se hayan implantado medidas en tierra o procedimientos operacionales apropiados para mitigar los posibles ataques contra aeronaves con sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves en los aeropuertos o cerca de ellos.

#### **RTA - 17 4.4. MEDIDAS RELATIVAS A LOS PASAJEROS Y A SU EQUIPAJE DE MANO**

RTA - 17 4.4.1 Todo Operador de aeropuerto establecerá medidas para asegurar que se inspeccione a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.

RTA - 17 4.4.1.1 El Operador de aeropuerto debe negar el transporte a:

- a) Cualquier persona que se niegue a ser sometida a los controles de revisión e inspección.
- b) Cualquier persona que se oponga o impida someter sus pertenencias a las medidas de inspección.
- c) Cualquier persona que parezca estar intoxicada o demuestre, por indicaciones físicas o de comportamiento, que se encuentra bajo la influencia de alcohol o drogas, de manera tal que pudiera poner en peligro la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.

RTA - 17 4.4.2 El operador de aeropuerto y el operador de aeronave deben garantizar que se empleen métodos adecuados de inspección que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que los pasajeros lleven oculto sobre su persona o en el equipaje de mano. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera impredecible.



RTA - 17 4.4.3 El operador de aeropuerto y el operador de aeronave deben garantizar que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo su equipaje de mano y facturado 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 su equipaje de mano y facturado 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.

RTA - 17 4.4.4 El operador de aeropuerto y el operador de aeronave deben garantizar 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; además de adoptar las medidas de protección pertinentes en las áreas, instalaciones y aeronave en las que se haya dado una interferencia no autorizada.

RTA - 17 4.4.5 El operador de aeropuerto establecerá en cada aeropuerto medidas para las operaciones de tránsito a fin de proteger a los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.

RTA - 17 4.4.6 El operador de aeropuerto y el operador de aeronave debe garantizar que se establezcan prácticas en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.

RTA - 17 4.4.7 El Operador del Aeropuerto debe tener personal capacitado y en cantidad suficiente en los puestos de inspección de seguridad por los cuales es responsable, de acuerdo a lo establecido en su programa de seguridad de asegurar que los pasajeros de origen y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de abordar una aeronave saliendo de una zona de seguridad restringida (ZSR). Estableciendo en el mismo los procedimientos a aplicar de cada integrante del puesto. Los puestos de inspección de seguridad para acceso al área estéril o de pre embarque serán operados como mínimo por 7 personas.

RTA - 17 4.4.8 Siendo éstas las siguientes:

- a) Un agente de seguridad encargado de autenticar la veracidad de los documentos de viaje del pasajero
- b) Un Agente de Seguridad que coloque artículos o efectos personales adecuadamente en la banda transportadora del equipo de rayos x.
- c) Una persona entrenada en cada máquina de rayos X.
- d) Dos personas operadora del pórtico detector de metales y además equipadas con un detector manual de metales.
- e) Una persona que efectúe inspecciones físicas del equipaje de ~~cabina~~ mano y del pasajero, cuando así se requiera, además de la inspección adicional a artículos que resulten sospechosos del examen de Rayos X.

- f) Un coordinador(a) del puesto de inspección responsable de la eficiencia general de la zona de inspección de seguridad de los pasajeros. Este Coordinador no debe desempeñar funciones como operador del equipo de rayos X o inspección física de personas, pudiendo ayudar en la evaluación de los pasajeros de riesgo; además debe de mantener el control de los registros y documentación del puesto de inspección.

RTA - 17 4.4.9 Se debe incluir personal femenino entrenado en cualquiera de las posiciones descritas en el párrafo (c) de esta sección para fines de inspección física a otras personas del mismo género.

RTA - 17 4.4.10 En el caso de pasajeros muy importantes, estos serán tratados en base a un procedimiento especial, de acuerdo como lo establece Programa de Seguridad del aeropuerto, facilitando su acceso por los puntos de control de seguridad hasta su abordaje.

RTA - 17 4.4.11 El Operador del Aeropuerto debe proveer zonas de almacenamiento o bodegas seguras donde pueda guardarse el equipaje extraviado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo conforme a la legislación vigente, este equipaje antes de guardarlo en las bodegas debe ser inspeccionado.

RTA - 17 4.4.12 El Operador del Aeropuerto debe adoptar en coordinación con los oficiales de cumplimiento de la ley o los agentes de seguridad aeroportuaria las medidas necesarias para asegurar que el equipaje no identificado quede en depósito en una zona protegida y aislada hasta el momento en que se verifique que no contiene ningún explosivo ni otros artefactos peligrosos mediante la aplicación de procedimientos y equipos apropiados por parte de las autoridades competentes.

#### **RTA - 17 4.5. MEDIDAS RELATIVAS AL EQUIPAJE DE BODEGA**

RTA - 17 4.5.1 El operador del aeropuerto y el operador aéreo son responsables de adoptar medidas para garantizar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida. Lo anterior debe estar descrito en el Programa de Seguridad del operador del aeropuerto como el del operador aéreo, de manera que evite y prevenga:

- a) El transporte no autorizado de explosivos o materiales incendiarios a bordo de las aeronaves.
- b) Acceso por personas ajenas a los empleados del Operador Aéreo o personal debidamente autorizados.

RTA - 17 4.5.2 El operador del aeropuerto y el operador aéreo garantizará 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.

RTA - 17 4.5.3 El operador de transporte aéreo comercial garantizará que no se transporte el equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección apropiada.

RTA - 17 4.5.4 El operador del aeropuerto y el operador de transporte aéreo comercial garantizarán que el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que el INAC 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.

RTA - 17 4.5.5 El operador de transporte aéreo comercial garantizará que se 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. Se debe dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.

RTA - 17 4.5.6 El operador de transporte aéreo comercial debe establecer procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades competentes.

**RTA - 17 4.6. MEDIDAS RELATIVAS A LA CARGA, EL CORREO Y OTROS ARTÍCULOS**

RTA - 17 4.6.1 El explotador del transporte aéreo y exclusivamente de carga son los responsables de asegurar que la carga y el correo convencional se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de vuelos de pasajeros, y vuelos exclusivamente de carga, a través del Operador de aeropuerto quien aplicarán dichos controles de seguridad empleando en los método primario de inspección a través de la utilización de equipos de rayos X; y si se requiere ya sea por la naturaleza del envío, por convertirse en una carga de alto riesgo o cuando no se pueda asegurar la inexistencia de mercancías o artículos prohibidos dentro del embarque, se emplearán mayores medidas o métodos secundarios de inspección, uno o ambos a la vez, como son :

- a. Detector de trazas de explosivos;
- b. Utilización de la técnica canina para explosivos;
- c. Físico

RTA - 17 4.6.2 El explotador del transporte aéreo comercial debe asegurar que establezcan procesos de seguridad de la cadena de suministro, en la que podría incluir la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos por parte del INAC, si éstos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo. Esto con el fin de prevenir y/o detectar:

- a) El transporte de explosivos o materiales incendiarios no autorizados.
- b) Acceso por personas ajenas a los empleados del Operador Aéreo o personal debidamente autorizado.

RTA - 17 4.6.3 El operador de aeropuerto y el explotador del transporte aéreo comercial y del transporte exclusivamente de carga, se asegurarán de que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial o exclusivamente de carga, estén protegidas de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

RTA - 17 4.6.4 El explotador del transporte aéreo comercial es responsable de someter a (controles) medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas, antes de cargarlos a una aeronave, a través del operador de aeropuerto, quien aplicará las medidas apropiadas. Dentro de estas medidas reforzadas pueden utilizarse las siguientes tecnologías especialmente concebidas para identificar la presencia de explosivos:

- a) Detector de traza de explosivo
- b) Utilización de perros detector de explosivo. Utilización de perros detector de explosivo.
- c) Físico.

RTA - 17 4.6.5 El explotador del transporte aéreo comercial no aceptará transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por el INAC confirmen y demuestren que se aplica la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por el INAC no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.

RTA - 17 4.6.6 El explotador del transporte aéreo comercial garantizará que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados, que podrán incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro, y se protejan desde ese momento hasta que se carguen a la aeronave.

RTA - 17 4.6.7 La EAAI u otro operador de aeropuerto garantizará que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas se sometan a controles de seguridad apropiados, en un 100 % conforme la naturaleza de las mercancías aplicando ya sea equipo de rayos X, perros detectores de explosivos o inspección física (ver PNSAC Apéndice 15).

RTA - 17 4.6.8 El operador de aeropuerto y el explotador del transporte aéreo comercial y el transporte aéreo exclusivamente de carga garantizarán que la carga y el correo que hayan sido objeto de confirmación y demostración dispongan de un estatus de seguridad que los acompañará, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura. Si no existe un agente acreditado responsable de esta actividad, la línea aérea será la responsable de garantizar el status de dicha carga, para tal efecto se debe cumplir al menos los siguientes requisitos:

- a) Solicitar la firma y la cédula de identidad del expedidor reconocido que entrega la carga;
- b) Verificar el contenido del envío, para comprobar si es segura su transportación;
- c) Verificar el origen y destino de la mercancía; y
- d) Solicitar los números de teléfono del expedidor para cualquier consulta;

RTA - 17 4.6.9 El operador de aeropuerto y los explotadores del transporte aéreo comercial como los del transporte aéreo exclusivamente de carga garantizarán que la carga y el correo de tránsito y transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados incluyendo la inspección, cuando sea factible, antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial y exclusivamente de carga con salida en su territorio.

RTA - 17 4.6.10 El operador de aeropuerto y el explotador del transporte aéreo comercial y el transporte aéreo exclusivamente de carga garantizarán-que, cuando se realice inspección de la carga y el correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío.

RTA - 17 4.6.11 El operador de aeropuerto y el explotador del transporte aéreo comercial y el transporte aéreo exclusivamente de carga deben establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y el correo de tránsito y transbordo que entren a territorio nacional hayan pasado por los controles de seguridad apropiados.

RTA - 17 4.6.12 **Negación al transporte:** El explotador aéreo negará el transporte de la carga o correo para transportarse en una aeronave, a menos que se haya confirmado y verificado la aplicación de la inspección u otros controles de seguridad por parte de un agente acreditado o por parte del aeropuerto, si estas entidades no pueden demostrar la aplicación de dichos controles, entonces la carga y el correo serán objeto de inspección.

#### **RTA - 17 4.7. MEDIDAS RELATIVAS A CATEGORÍAS ESPECIALES DE PASAJEROS**

RTA - 17 4.7.1 El Operador Aéreo incluirá en su PSOA los requisitos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

RTA - 17 4.7.2 El Operador Aéreo incluirá en su PSOA, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

RTA - 17 4.7.3 Los explotadores y pilotos al mando de aeronaves deben estar informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse controles de seguridad apropiados.

RTA - 17 4.7.4 El Operador Aéreo garantizará que para que 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, se exija una autorización especial de conformidad con la ley 510 (LEY ESPECIAL PARA EL CONTROL Y REGULACIÓN DE ARMAS DE FUEGO, MUNICIONES Y EXPLOSIVOS) de la Policía Nacional.

RTA - 17 4.7.5 El Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado de Nicaragua es la entidad responsable de analizar y aprobar 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. Por otro lado, la autoridad encargada de atender y hacer cumplir los procedimientos para este tipo de solicitud, será la Policía Nacional. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que se haya llegado a un acuerdo al respecto con el Estado interesado.

RTA - 17 4.7.6 Se permitirá el transporte de armas de fuego solamente cuando un Oficial de la Policía Nacional 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 y con las armas deportivas las aerolíneas se encargará de colocar en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo del vuelo y se encargará de llenar la plantilla de declaración de armas deportivas anexadas al apéndice 5 y Apéndice # 12 inciso 5.7.2.4 del PNSAC.

RTA - 17 4.7.7 Si el Operador Aéreo decide emplear a oficiales de seguridad de a bordo, se debe garantizar 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 realicen las autoridades competentes. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial.

RTA - 17 4.7.8 El Operador Aéreo asegurará que se informe al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos, si a bordo de la aeronave hay más de una persona armada, cada uno de ellos debería estar notificado del lugar en que se encuentra el asiento de la otra persona armada.

RTA - 17 4.7.9 El Operador Aéreo incluirá en su PSOA los procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

RTA - 17 4.7.10 Esta sección aplica a:

- a) El transporte de personas sometidas a procedimiento judicial o administrativo, escoltadas por oficial armado en cumplimiento de la Ley.
- b) Esta sección no aplica a la escolta de pasajeros no violentos bajo custodia de la Dirección General de Migración y Extranjería o su similar de otro Estado, siempre y cuando no estén armados los custodios.

RTA - 17 4.7.11 Para los propósitos de esta sección:

- a) Persona bajo proceso judicial o administrativo de alto riesgo; se refiere a aquella persona que es de alto riesgo de escaparse, así determinado por la entidad de Cumplimiento de la Ley y que está descontando una pena o que haya cometido un crimen violento.
- b) Persona bajo proceso judicial o administrativo de bajo riesgo; se refiere a cualquier persona que no haya sido determinado como de alto riesgo por parte de la entidad en Cumplimiento de la Ley.

RTA - 17 4.7.12 El Operador Aéreo no permitirá el transporte a bordo de una aeronave de una persona bajo control y proceso judicial o administrativo por parte de Oficiales en Cumplimiento de la Ley y que portan arma, a menos que cumpla con los siguientes requisitos:

- a) La entidad encargada y responsable por el control del pasajero haya determinado si la persona es de alto o bajo riesgo.
- b) El operador aéreo se reserva el derecho a no abordar a más de una persona escoltada de alto riesgo en una aeronave, a no ser que este personal haya pasado por una evaluación y/o análisis de riesgo realizada por la autoridades pertinentes;

RTA - 17 4.7.13 El Operador Aéreo no permitirá el transporte a bordo de una aeronave de una persona bajo control y proceso judicial o administrativo por parte de Oficiales armados en Cumplimiento de la Ley, a menos que:

- a) Como mínimo un oficial armado en Cumplimiento de la Ley debe escoltar y controlar a la persona considerada de bajo riesgo para un vuelo itinerado de 4 horas o menos. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por un Oficial armado en Cumplimiento de la Ley.
- b) Como mínimo dos Oficiales armados en Cumplimiento de la Ley debe escoltar y controlar a la persona considerada de bajo riesgo para un vuelo itinerado de más de 4 horas. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por dos Oficiales armados en Cumplimiento de la Ley
- c) Pasajeros considerados de alto riesgo. Para un pasajero considerado de alto riesgo debe estar escoltado por al menos dos oficiales armados en Cumplimiento de la Ley. Ningún otro pasajero sometido a proceso judicial o administrativo puede estar bajo el control de estos oficiales.

RTA - 17 4.7.14 Las entidades responsables de aplicar medidas relativas al transporte de pasajeros potencialmente perturbadores que viajan bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos es, la Dirección General de Migración y Extranjería y la Policía Nacional, dentro de sus responsabilidades está:

- a) Notificar al Operador Aéreo con 24 horas de anticipación y este a su vez una hora antes de la salida itinerada del vuelo al piloto al mando, o en caso contrario, lo antes posible, la siguiente información:
  - (i) La identidad del pasajero a ser transportado bajo escolta.
  - (ii) La condición de riesgo del pasajero a ser transportado bajo escolta.
  - (iii) Nombre y títulos de los custodios, si los hubiere;
  - (iv) Distribución previa de asientos, si fuese requerido; y
  - (v) Naturaleza de los documentos disponibles.
- (2) Presentarse en los mostradores del Operador Aéreo al menos con una hora de anticipación a la hora itinerada de salida del vuelo.
- (3) Debe asegurarle al Operador Aéreo, antes de la salida del vuelo, que el pasajero a ser transportado bajo escolta ha sido inspeccionado y revisado y que no porta consigo, ni en sus pertenencias, ningún artículo que pueda emplear como una arma que se pueda considerar peligrosa o letal.
- (4) El pasajero a ser transportado bajo control debe estar sentado entre los Oficiales en Cumplimiento de la Ley en forma aislada.

- (5) Los Oficiales en Cumplimiento de la Ley debe acompañar al pasajero a ser transportado bajo escolta en todo momento y mantenerlo bajo control durante el tiempo en que se encuentre a bordo de la aeronave.

RTA - 17 4.7.15 El Operador Aéreo no transportará a ningún pasajero bajo escolta de Oficiales armados en Cumplimiento de la Ley , a menos que:

- (1) El pasajero bajo control sea abordado antes de que aborden los demás pasajeros regulares y salir después que todos los pasajeros regulares hayan desabordado.
- (2) El pasajero bajo control permanezca sentado en un lugar que no este, próximo o directo a una sala de pasajeros regulares o salida, y cuando sea posible, el Operador Aéreo debe asignar al pasajero bajo escolta, los últimos asientos de la cabina de pasajeros.

RTA - 17 4.7.16 Los Oficiales armados en Cumplimiento de la Ley, que escoltan a un pasajero bajo control judicial o administrativo, así como el Operador Aéreo, se aseguraran de que el pasajero bajo control sea limitado al mínimo de movilidad de sus manos por medio de artículos o artefactos apropiados

RTA - 17 4.7.17 El Operador Aéreo que transporte a un pasajero bajo control judicial o administrativo, escoltado por Oficiales armados en Cumplimiento de la Ley, así como a los mismos oficiales, no se les puede servir:

- (1) Comidas o bebidas en utensilios metálicos.
- (2) Bebidas alcohólicas.

#### **RTA - 17 4.8. MEDIDAS RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA**

RTA - 17 4.8.1 Los operadores de aeropuertos garantizarán de que de que en sus diseños de aeropuertos se identifiquen las áreas de la parte pública.

RTA - 17 4.8.2 El operador de Aeropuerto en coordinación con las autoridades de la Policía Nacional o el Ejército de Nicaragua, garantizará 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 a escala nacional y local llevadas a cabo por estas mismas autoridades conforme el PNSAC Apéndice 16 Procedimiento Parte Pública.

RTA - 17 4.8.3 El operador de aeropuerto debe incluir en su PSA 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 RTA-17 3.1.5, RTA-17 3.2.2 y RTA-17 3.2.3 tal y como se definen las responsabilidades en el programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC).

#### **RTA - 17 4.9. MEDIDAS RELATIVAS AL CIBERTERRORISMO**

RTA - 17 4.9.1 El operador de aeropuerto, explotador del transporte aéreo comercial, prestador de servicio o cualquier otra entidad definida en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil u otra documentación nacional pertinente, tendrán que identificar sus sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones, los 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.



RTA - 17 4.9.2 Los explotadores y organismos mencionados en RTA-17 4.9.1 deben asegurarse de que las medidas en aplicación protejan, según corresponda, la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas y/o datos críticos identificados. Las medidas deberían incluir, entre otras cosas, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministro, separación de redes y protección o limitación de las capacidades de acceso remoto, según corresponda y de acuerdo con la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades nacionales correspondientes. Ver PNSAC Anexo 3, Inciso 1.4.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**CAPITULO 5 MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA**

**RTA - 17 5.1. PREVENCIÓN**

RTA - 17 5.1.1 El operador de aeropuerto y el explotador del transporte aéreo comercial adoptarán 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.

RTA - 17 5.1.2 El operador de aeropuerto en coordinación con las autoridades del Ejército de Nicaragua y de la Policía Nacional garantizará, que se inspeccione la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita. Esta actividad será notificada previamente al explotador que se va a realizar la inspección.

RTA - 17 5.1.3 El operador de aeropuerto en coordinación con las autoridades del Ejército de Nicaragua y de la Policía Nacional garantizará, 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.

RTA - 17 5.1.4 El operador de aeropuerto en coordinación con todas las dependencias del Estado, preparará planes de contingencia y asignará recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad y que respondan a todo incidente o emergencia relacionado con la seguridad de la aviación, los cuales deben:

- (1) Establecerlo e implementarlo.
- (2) Conducir revisiones y ejercicios de estos Planes de Contingencia, incluyendo al personal que tiene responsabilidades bajo dichos planes. Lo anterior se debe cumplir de la siguiente manera:
  - (i) Un ejercicio a escala real cada 24 meses.
  - (ii) Un ejercicio parcial o de mesa cada 12 meses.
- (3) La planificación de estos ejercicios debe ser notificados al INAC, y se deben llevar registros de las coordinaciones que se están realizando, así mismo los inspectores del INAC participarán como evaluadores del ejercicio planificado.
- (4) Asegurarse que las autoridades responsables en la toma de decisiones, en los Planes de Contingencia, participen en los ejercicios para practicar la respuesta a un acto de interferencia ilícita, conocer sus responsabilidades y que toda la información contenida en los planes es actual y fehaciente.
- (5) Una vez realizado el ejercicio, tanto las autoridades nacionales como las de aeropuerto realizarán una evaluación para identificar las deficiencias encontradas y resolver los puntos débiles en los procedimientos de respuesta.

RTA - 17 5.1.5 El operador de aeropuerto en coordinación con las autoridades del Ejército de Nicaragua y de la Policía Nacional garantizará que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible 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.

RTA - 17 5.1.6 El operador de aeropuerto, operadores de aeronaves y prestadores de servicios deben notificar en forma práctica y oportuna a las autoridades (INAC, Policía Nacional, Ejército de Nicaragua) que correspondan toda información relativa a incidentes de interferencia ilícita y sus actos preparatorios, tomando en cuenta lo indicado en. RTA – 17.2.1.3

**RTA - 17 5.2. RESPUESTA**

RTA - 17 5.2.1 El operador de aeropuerto y el explotador del transporte aéreo comercial adoptarán 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, hasta que puedan continuar su viaje.

RTA - 17 5.2.2 Los Servicios de Tránsito Aéreo de los aeropuertos de Nicaragua, recabarán toda la información pertinente relativa al vuelo en los casos de que una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita y la transmitirá 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.

**RTA - 17 5.2.2.1 INFORMACIÓN REQUERIDA**

La información pertinente que debe ser recopilada, cotejada y difundida consiste en lo siguiente:

- a) Ruta prevista o supuesta de la aeronave y detalles del plan de vuelo; así mismo referirse a la RTA .17.3.1.4 y al PNSAC 13.3.1.
- b) Condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave;
- c) Número y estado de las personas heridas a bordo;
- d) Número de tripulantes, pasajeros y delincuentes a bordo y estado físico de los miembros de la tripulación de vuelo;
- e) Número, tipo y otros detalles de las armas y artefactos explosivos e incendiarios que se sabe o se supone están en posesión de los delincuentes o artefactos explosivos o incendiarios encontrados a bordo;
- f) Composición y pericia de la tripulación de vuelo por lo que respecta al vuelo previsto;
- g) Número de horas anteriormente voladas por la tripulación de vuelo y límites de tiempo de vuelo; y
- h) Cartas de navegación y documentos afines disponibles a bordo para la ruta y el punto de destino previstos.

RTA - 17 5.2.3 El operador de aeropuerto 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.

RTA - 17 5.2.4 El operador de aeropuerto en coordinación con las autoridades del Ejército de Nicaragua y de la Policía Nacional adoptará las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en territorio Nicaragüense 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. Las autoridades competentes reconocerán la importancia de las consultas, cuando sean posibles, con el Estado del explotador y de la notificación a los Estados de destino supuesto o declarados.

RTA - 17 5.2.5 Cuando haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, el INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido que se disponga al Estado de matrícula y al Estado del Operador Aéreo y notificará igualmente por el medio más rápido, cualquier otra información pertinente a:

- (1) Los Estados antes mencionados;
- (2) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;
- (3) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
- (4) Cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y
- (5) La Organización de Aviación Civil Internacional.

RTA - 17 5.2.6 La información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con (RTA-17.5.2.2) debe distribuirse localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al explotador aéreo y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.

RTA - 17 5.2.7 Se cooperará con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Las medidas tomadas para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, se podría tomar la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.

### **RTA - 17 5.3. INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y NOTIFICACIÓN**

RTA - 17 5.3.1 Cuando el Estado sufra un acto de interferencia ilícita, el INAC 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. El modelo de informe a utilizar será similar al que figura en el Apéndice 9 del PNSAC.

RTA - 17 5.3.2 Se intercambiará con otros Estados la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y, al mismo tiempo, debe proporcionar esa información a la OACI.

RTA - 17 5.3.3 El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil, será la entidad responsable de:

- a) Atender los pedidos de otros Estados para la elaboración e intercambio de la información relativa a los PNSAC, PNISAC y PNCC;
- b) Atender los pedidos para compartir con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que afecte o ponga en riesgo la seguridad de la aviación de dichos Estados;
- c) Evaluar los pedidos para la divulgación de la información sensible de seguridad con otros Estados contratantes.
- d) Proteger y tratar la información sobre seguridad de la aviación, compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite la utilización inapropiada de dicha información.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

# **SECCION 2**

# **APENDICES**

**APENDICE 1 PROTECCIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**

**a) COMISION DE AEROPUERTOS  
(COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL)**

**1. OBJETIVO Y FINALIDADES**

- 1.1. El Poder Ejecutivo es responsable ante la OACI de la seguridad de la aviación civil y la facilitación al transporte aéreo, actividad que se ejerce a través del INAC, y en cumplimiento de las obligaciones derivadas del PNSAC procede a crear el Comité Nacional de Seguridad y Facilitación.
- 1.2. El fin primordial del Comité será regular y coordinar las políticas, así como las relaciones entre las distintas entidades que conforman el Sistema de Seguridad Aeroportuaria, empresas explotadoras de servicios y entidades gubernamentales y públicas vinculadas con la seguridad y facilitación del mismo, con el objeto de procurar la eficiencia y calidad de los servicios prestados en este, simplificando requisitos y agilizando procedimientos eficaces y seguros para la entrada, tránsito y salida de aeronaves, personas, equipaje, carga y correo en el aeropuerto.

**2. CONTENIDO, ALCANCE Y FUNDAMENTO LEGAL**

- 2.1. El presente reglamento regula las atribuciones del Comité y determina la conformación y organización del mismo, así como las obligaciones y responsabilidades de sus miembros.
- 2.2. El presente reglamento es de acatamiento a los representantes que conforma el Comité, y a las instituciones que estos representan.
- 2.3. El presente Reglamento tiene como fundamento legal los Anexos 9 y 17 del CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL DE 1944, ratificado por el Estado.

**3. ORGANIZACIÓN**

**3.1. ATRIBUCIONES DEL COMITÉ**

- 3.1.1. Asesorar a la Dirección del INAC con respecto a las medidas de seguridad de la aviación civil necesarias para prevenir y afrontar las amenazas a la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- 3.1.2. Mantener bajo examen constante la aplicación de las políticas y medidas de seguridad de la aviación civil y formular recomendaciones para modificar estas medidas en función de nueva información sobre las amenazas, la evolución en la tecnología y las técnicas de seguridad de la aviación civil y otros factores.
- 3.1.3. Asegurar la coordinación de las medidas de seguridad de la aviación civil entre departamentos, organismos y otras entidades responsables de la aplicación del PNSAC, con sujeción a la forma y extensión de las amenazas.
- 3.1.4. Fomentar la consideración de los aspectos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos o la ampliación de las instalaciones existentes.
- 3.1.5. En coordinación con el INAC, recomendar la promulgación y coordinar la aplicación de los cambios en los criterios nacionales en materia de seguridad de la aviación civil

- 3.1.6. Examinar las recomendaciones formuladas por los Comités de Seguridad Aeroportuarios, y cuando corresponda, recomendar cambios al INAC.
- 3.1.7. Velar por que exista un balance entre las medidas de seguridad y la facilitación al transporte aéreo, manteniendo la eficiencia y rapidez inherentes de la actividad de la aviación civil.
- 3.1.8. Crear Sub - Comités cuando resulte necesario para estudiar temas o problemas específicos relacionados con la seguridad y facilitación en los aeropuertos nacionales e internacionales.
- 3.1.9. Siempre que sea posible, con motivo de las visitas que realicen expertos en materia de seguridad y/o facilitación de miembros de la OACI o los Estados parte de dicha Institución, deberá disponerse lo necesario para que dichos expertos participen en las reuniones del COMITÉ.
- 3.1.10. Y aquellas disposiciones contenidas en el PNSAC.

### 3.2. CONFORMACIÓN DEL COMITÉ

- 3.2.1. Se establecerá por escrito la integración de los miembros permanentes con voz y voto.
  - 3.2.2. Se establecerá por escrito la integración de los miembros permanentes con voz y sin voto.
  - 3.2.3. Se establecerá por escrito la integración de los miembros suplentes con voz y voto.
  - 3.2.4. Se establecerá por escrito la integración de los miembros suplentes con voz y sin voto.
  - 3.2.5. Se establecerá por escrito la integración de los miembros invitados no permanentes con voz y sin voto.
  - 3.2.6. El secretario del COMITE será el que designe el presidente del comité, que podría ser el Director encargado de la seguridad de la aviación civil del INAC o el del aeropuerto.
- 3.3. Los Miembros del COMITÉ deberán contar con facultades suficientes para representar a la institución.
- 3.4. Por cada miembro permanente se nombrará un miembro suplente que podrá asistir en ausencia del titular, con los mismos derechos, deberes y limitaciones del titular.
- 3.5. El COMITÉ podrá convocar a especialistas invitados en distintas áreas relacionadas con seguridad y facilitación que resulten de interés para la satisfacción del objeto del COMITÉ.
- 3.6. La dirección del COMITÉ estará compuesta por un Presidente y un secretario.
- 3.7. El Presidente del COMITÉ realizará las siguientes funciones de:
- 3.7.1. Representar al COMITÉ en todos los asuntos relacionados con su competencia.
  - 3.7.2. Convocar las Sesiones del COMITÉ, presidiéndolas y dirigiendo los debates.
  - 3.7.3. Firmar las Actas de Sesiones conjuntamente con el secretario al momento de su aprobación y suscribir la correspondencia pertinente.
- 3.8. El secretario desempeñará las siguientes funciones:
- 3.8.1. Recibir, enviar y tramitar la correspondencia pertinente.
  - 3.8.2. Preparar la Agenda para las sesiones del COMITÉ, remitiéndola con al menos cinco días de anticipación a los miembros.
  - 3.8.3. Redactar y asentar en el libro respectivo, las Actas de las Sesiones, y demás documentos que le conciernan.
  - 3.8.4. Organizar y custodiar el archivo del COMITÉ.



- 3.8.5. Realizar las convocatorias a sesiones ordinarias y extraordinarias por orden del presidente.
- 3.8.6. Otros que le designe el presidente.
- 3.9. En caso de que el secretario cese sus funciones, hará entrega, bajo inventario a quien lo reemplace, de todos los útiles, enseres y/o acerbo documentarios.
- 3.10. Todos los miembros e invitados del COMITÉ tendrán los siguientes deberes:
  - 3.10.1. Informar a sus representadas o representados de los acuerdos firmes del COMITÉ, y velar por su ejecución por parte de los mismos.
  - 3.10.2. Guardar absoluta confidencialidad sobre la información que conozca como miembro del COMITÉ, debiendo informar o comunicar la misma únicamente a quienes necesariamente deban conocerla para el efectivo cumplimiento de los objetivos del COMITÉ.
  - 3.10.3. Realizar las tareas asignadas por el COMITÉ dentro del plazo conferido al efecto.
  - 3.10.4. Asistir a las sesiones a las que sean convocados personalmente o por medio de su suplente.
  - 3.10.5. Brindar la información que requiera el COMITÉ para la satisfacción del objetivo del mismo.
  - 3.10.6. Señalar un lugar para atender notificaciones del COMITÉ en nombre de su representada.
- 3.11. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contempladas en el presente reglamento, configurará causal suficiente para solicitar la instrucción para la sustitución del miembro temporal o suplente nombrado, lo cual deberá realizar en un plazo máximo de un mes calendario contado a partir de su notificación.

#### **4. SESIONES**

- 4.1. Las sesiones ordinarias del Comité será una vez cada seis meses, pudiéndose reunir extraordinariamente cuando las circunstancias lo exijan o el Presidente del Comité lo convoque al efecto.
- 4.2. Las sesiones se efectuarán en las oficinas del INAC, o en el lugar que expresamente se indique en la convocatoria respectiva.
- 4.3. En la primera sesión del año, el COMITÉ aprobará el programa anual de trabajo, el cual podrá ser revisado y modificado durante el transcurso del período anual de sesiones.
- 4.4. En la última sesión del año analizará y evaluará la forma en que se cumplió el programa, así como los resultados alcanzados. Dicho informe será entregado a los miembros del COMITÉ, personalmente o en el lugar señalado para atender notificaciones.
- 4.5. Para poder sesionar, el COMITÉ requerirá de un quórum constituido por el presidente y la mayoría simple de sus miembros con derecho a voto.
- 4.6. El COMITÉ podrá levantar la sesión o suspender la discusión de un asunto determinado, cuando no se encuentre presente el representante de la dependencia al que compete directamente el asunto que ha de examinarse.
- 4.7. La agenda para cada una de las sesiones del COMITÉ será preparada por el secretario en apego a las instrucciones impartidas por el COMITÉ o por el presidente, y será remitida a los miembros que la conforman con una anticipación no menor a 5 días hábiles, salvo en casos de reuniones de emergencia.

**SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL  
CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA**

---

**5. LA VOTACION**

- 5.1. Para la aprobación de un acuerdo, se deberá contar con la mayoría simple de los miembros presentes con derecho a voto, y para estos efectos las abstenciones no se computarán como votos.
- 5.2. En caso de empate la decisión corresponderá al presidente del COMITÉ, quien contará para estos efectos con doble voto.

**6. LA CONFORMACION DE SUB-COMITÉS Y GRUPOS DE TRABAJO**

- 6.1. Para el cumplimiento del programa de trabajo, el COMITÉ podrá constituir Sub-Comités, en cuyo caso nombrará a un coordinador y a un secretario.
- 6.2. Los Sub-Comités podrán estar integrados por miembros Permanentes, Suplentes e invitados.
- 6.3. En los Sub-Comités deberá participar una representante institución al que le compete directamente al asunto que será examinado.
- 6.4. Al coordinador del Subcomité le corresponderán las siguientes funciones:
  - 6.4.1. Convocar las Sesiones del Sub-Comité, presidiéndolas y dirigiendo los debates.
  - 6.4.2. Velar por el cumplimiento de los objetivos dispuestos por el COMITÉ con la creación del Sub-Comité.
  - 6.4.3. Presentar un informe escrito al COMITÉ del avance y resultados obtenidos en cada sesión.
- 6.5. Al secretario del Subcomité le corresponderán las siguientes funciones:
  - 6.5.1. Recibir, enviar y tramitar la correspondencia pertinente.
  - 6.5.2. Preparar la Agenda para las sesiones del Sub - Comité, remitiéndola con al menos cinco días de anticipación a los miembros.
  - 6.5.3. Redactar los informes correspondientes y demás documentos que le conciernan.
  - 6.5.4. Realizar las convocatorias a sesiones por orden del Coordinador.
  - 6.5.5. Otros que le designe el Coordinador.

**a) CONTROL DE CALIDAD**

**1. PERSONAL**

- 1.1 La experiencia nos ha enseñado que la pericia de quienes se dedican a la aviación es probablemente el factor más importante de su seguridad. Incluso con el equipo de detección más moderno y con sus procedimientos de seguridad bien proyectados el éxito va a depender siempre de la calidad y capacitación de las personas que lo utilizan o que siguen los procedimientos. Siempre debería considerarse la contratación, selección, instrucción y certificación del personal, si se desea que las medidas y controles de seguridad se apliquen adecuadamente y de forma que sean eficaces.

**2. IMPORTANCIA DEL FACTOR HUMANO EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL:**

- 2.1. La selección y formación del personal debe estar intrínsecamente relacionada con la seguridad.

- 2.2. Es necesario una formación profesional adecuada, permanente y actualizada, proporcionada de manera sistemática y organizada.
- 2.3. Dentro de la escala de conocimientos exigibles: Esenciales, Fundamentales y Especiales, se consideran Esenciales los contenidos en las Normas y recomendaciones de la OACI y demás organizaciones internacionales.
- 2.4. El Personal a ser empleado en el área de seguridad de la aviación civil a lo que se refiere en la inspección de pasajeros deberá poseer una certificación que lo habilite para tal trabajo, ésta será emitida por el INAC. Todo solicitante de una certificación como agente de seguridad y que lleve a cabo actividades de inspección de pasajeros, reunirá los requisitos mínimos enumerados a continuación, además de los que las Autoridades Competentes relacionadas en seguridad pública les solicite, así como el INAC, considere necesario para su emisión.

### **3. CONTRATACIÓN**

- 3.1 Debe tomarse en cuenta los siguientes procedimientos antes de decidir si un empleado o un posible candidato a personal de seguridad, tienen carácter idóneo y suficiente integridad para que pueda encomendárseles funciones de seguridad de la aviación civil. Se seguirán estos procedimientos sea cual fuere el empleo anterior del posible candidato, incluso si estaba relacionado con la seguridad de la aviación civil en otras funciones de la industria aeronáutica, autoridades de policía o militares.

### **4. FORMULARIO DE SOLICITUD**

- 4.1 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 tiempo que determine la autoridad competente en materia de seguridad, acerca de lo siguiente como mínimo:
  - 4.1.1 educación;
  - 4.1.2 capacitación en la materia;
  - 4.1.3 experiencia laboral
  - 4.1.4 demás información pertinente que se considere necesaria por la empresa contratante para facilitar una verificación de antecedentes que confirmen la identidad del candidato y su experiencia previa, incluidos antecedentes criminales, de haberlos.
- 4.2 Además, al formulario se le incorpora lo siguiente:
  - 4.2.1 una declaración de que la información es completa y precisa;
  - 4.2.2 una constancia de antecedentes policiales que contenga información que demuestre que el solicitante no ha sido condenado por delitos criminales y que si los tuvo la pena ha sido cumplida.
  - 4.2.3 una declaración de que el candidato acepta que si presenta de forma falsa o equívoca los hechos, ello bastaría para rechazarle la oportunidad de empleo.
  - 4.2.4 una autorización del candidato (o notificación, si esto no se requiere en virtud de la legislación nacional) de que puede consultarse a sus anteriores patronos, establecimientos didácticos, organismos del gobierno y referencias personales para verificar la información proporcionada por el candidato; y

4.2.5 la firma del candidato.

4.3 La compañía contratante debe conservar el formulario de solicitud mientras el candidato continúe empleado en la compañía y debe someter tal formulario a la inspección de la autoridad competente en materia de seguridad (AAC), si ésta lo solicita.

## **5. ENTREVISTA**

5.1 Una persona responsable, idóneamente entrenada, entrevistará a cada candidato, asegurándose de que éste comprende lo siguiente:

5.1.1 la importancia que se da a tener buenos antecedentes en cuanto a su carácter; y

5.1.2 las repercusiones plenas de la declaración hecha en el formulario de solicitud.

5.2 Durante la entrevista la persona que la dirige:

5.2.1 se asegurará de los motivos por los que el candidato haya cesado en cualquier empleo anterior;

5.2.2 se asegurará de que no se ha omitido mencionar períodos de tiempo previos; y

5.2.3 Si es necesario tratará de obtener ulterior información pertinente.

5.3 Cuando se identifiquen datos no congruentes en los antecedentes de empleo del candidato, o cuando no parezca probable que pueda obtenerse verificación de la información proporcionada, el entrevistador de la empresa contratante indagará acerca de:

5.3.1 los detalles de las personas idóneas que puedan confirmar los hechos; y

5.3.2 otras formas independientes de documentos idóneos de confirmación, por ejemplo, un certificado de matrimonio o documentación de inmigración.

## **6. VERIFICACIÓN**

6.1 Antes de que se ofrezca empleo al candidato, se obtendrá una confirmación por escrito de los 3 últimos patronos anteriores, establecimientos didácticos, etc., que figuren en la lista presentada por el candidato acerca de lo siguiente:

6.1.1 todas las fechas indicadas son precisas; y

6.1.2 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.

6.1.3 Cuando un candidato haya nombrado como garantes a determinadas personas, por ejemplo, para verificar lagunas de empleo, se confirmará la buena fe de cada una de estas personas y se tratará de obtener una verificación de cada una de los garantes nombrados.

6.1.4 Cuando el candidato haya presentado otros medios de prueba, serán examinados y convenientemente verificados. Si la verificación de los garantes o de otros medios de prueba son imposibles, se pedirá al candidato que proporcione otros garantes u otras pruebas, que puedan ser verificadas.

## **7. CRITERIOS DE SELECCIÓN**

### **7.1 Condiciones**

7.1.1 Tendrá no menos de dieciocho años

7.1.2 Nacionalidad. Debe ser del Estado en donde va a laborar.

## **7.2 Aptitud Física**

7.2.1 Todo el personal de inspección debe estar en buen estado de salud física y mental, compatible con la capacidad de cumplir sus tareas de protección de seguridad. El uso indebido, de drogas (inclusive el alcohol) será motivo de rechazo.

7.2.2 El certificado médico será emitido por un Médico Examinador designado por el INAC; según Reglamento de Licencias.

7.2.3 Agudeza Visual. La agudeza visual debe ser igual o superior a 20/60 en ambos ojos, sin gafas ni lentes de contacto, o igual o superior a 20/20 en un ojo y a 20/30 en el otro con gafas o lentes de contacto. El solicitante deberá llenar el requisito relativo a la percepción de los colores.

7.2.4 Oído. La pérdida de la capacidad auditiva será inferior a 30 dB en cada oído en ensayos que se lleven a cabo mediante audiogramas para frecuencias inferiores a 2000 Hz.

7.2.5 Habla. Debe poder comunicarse verbalmente con claridad de forma eficiente y eficaz. En situaciones de crisis es imprescindible que el personal de inspección se comunique con otros sin dificultades graves al hablar.

7.2.6 Olfato. El personal de inspección deberá ser capaz de detectar olores, no tener ninguna deformidad grave, ni afección aguda o crónica de la cavidad bucal o de los conductos respiratorios superiores.

## **7.3 Garantías personales en materia de seguridad.**

7.3.1 Debe presentar récord de policía que certifique, que no hay antecedentes penales, para la renovación del certificado igualmente presentara el record de policía renovado.

7.3.2 El aspirante a un certificado de Operador de Seguridad deberá presentar antecedentes de empleo anteriores y certificación escolar del tercer año de secundaria terminado y aprobado.

7.3.3 El titular de un certificado de Operador de Seguridad prevista en el presente documento, no ejercerá las atribuciones y habilitaciones que su certificado le confiere, mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada. Por lo que deberá presentar una certificación de un laboratorio certificado por el INAC.

7.3.4 El departamento de Recursos Humanos del empleador deberá realizar al oferente del certificado exámenes psicométrico y psicológico.

7.3.5 Demostrará ante el INAC su capacidad para leer, escribir y hablar el idioma español.

7.3.6 El titular de un certificado de Operador de Seguridad prevista en el presente documento, dejará de ejercer las atribuciones y habilitaciones que su licencia le confiere, en cuanto tenga conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirles ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

7.3.7 Deberá presentar antes de obtener el certificado cualquier documentación que requiera la legislación de ese Estado.

**8. ENTRENAMIENTO REQUERIDO**

- 8.1 El aspirante a una licencia de Operador de Seguridad debe completar con éxito el programa de instrucción de seguridad en un curso de instrucción reconocida ya sea de una escuela o instructor nacional o extranjero.
- 8.2 Se exige instrucción práctica por un mínimo de ocho horas en un puesto de control para la inspección de pasajeros.

**9. CONDUCCIÓN PERSONAL**

- 9.1 El personal de inspección ha de demostrar que es educado, que sabe presentarse y comportarse con la debida soltura y que sabe tratar al público con toda cortesía.

**10. CONOCIMIENTOS**

- 10.1 El aspirante debe demostrar que es capaz de reconocer, visualmente e interpretando imágenes de rayos X, armas, artefactos explosivos y otros objetos peligrosos.
- 10.2 Debe demostrar conocimientos y comprensión de lo siguiente:
  - 10.2.1 Procedimientos de inspección de equipajes y pasajeros;
  - 10.2.2 Procedimientos de registro de pasajeros y de registro manual del equipaje;
  - 10.2.3 Formas de conservar pruebas;
  - 10.2.4 Procedimientos de intervención de la policía en el puesto de inspección de pasajeros;
  - 10.2.5 Legislación pertinente;
  - 10.2.6 Características de autoridad; y
  - 10.2.7 Análisis de perfiles terroristas.
- 10.3 El operador de Seguridad que aspire a una habilitación como Instructor de seguridad de la aviación civil deberá cumplir con los requisitos de capacitación que se estipulan en el programa de capacitación de ese Estado.

**11. PERICIA (de orden práctico)**

- 11.1 El aspirante debe poseer experiencia práctica en el funcionamiento de:
  - 11.1.1 Aparatos de rayos X para inspección de equipaje;
  - 11.1.2 Detectores de metales de pórtico; y
  - 11.1.3 Detectores de metales manuales.
- 11.2 El aspirante debe demostrar que sabe aplicar aceptablemente métodos de:
  - 11.2.1 Registro de pasajeros; y
  - 11.2.2 Registro de equipaje.
- 11.3 Debe ser capaz de:
  - 11.3.1 Interpretar y distinguir diversas imágenes en la pantalla de rayos X; y

11.3.2 Actuar de forma adecuada en caso de que descubra armas, bombas, artefactos peligrosos, etc.

11.4 Debe demostrar que puede comunicarse, comprender y hacerse comprender.

## **12. PRUEBAS Y EXAMENES**

12.1 Los candidatos a los que haya de concederse la certificación deberán ser sometidos a pruebas y exámenes para asegurarse de que reúnen las condiciones, conocimientos y pericia necesarios para poder desempeñar las funciones del personal de inspección en los puestos de inspección de pasajeros.

12.2 Los aspirantes deben obtener en examen escrito con una nota no inferior al 80%, así como pasar las pruebas prácticas en función de criterios subjetivos y objetivos que hayan de determinarse.

12.3 Las pruebas o exámenes de competencia serán anuales.

12.4 El Estado se basará en lo establecido en su programa de capacitación para aquellas pruebas que no tengan el porcentaje necesario para obtener la certificación.

## **13. PROCEDIMIENTOS QUE DEBE CUMPLIR EL ASPIRANTE A UN CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

a. Antes de que se le expida un certificado de agente de Seguridad al solicitante, éste cumplirá con los requisitos pertinentes.

b. El aspirante a un certificado de agente de Seguridad, deberá presentarse a el INAC con la siguiente documentación:

c. Edad: no menos de dieciocho años, sin importar el género y cumplir con todos los requerimientos al puesto en cuanto a aptitud física

13.3.4 Nacionalidad: Ser Nicaragüense

d. Fotocopia de Cédula de Identidad

i. Formulario de Solicitud y Formulario de datos personales

ii. Antecedentes de policía vigente

iii. Foto copia de Nivel Académico – Bachiller

iv. Certificado médico psicofísico

v. Certificado del curso inicial 1, 2,3.Básico.

vi. Evaluación de la Instrucción en el puesto de trabajo.

vii. Fotocopia de los certificados recibidos por las capacitaciones en materia de seguridad.

viii. Carta de la empresa donde labora o laboró, donde certifica la experiencia en materia de seguridad de la aviación civil y/o como operador de equipos de seguridad.

ix. 2 fotografías de frente, tamaño carné.

x. Constancia de pago de aranceles.

**SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL  
CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA**

---

- e. La renovación (Re certificación) a un certificado de agente de Seguridad de la aviación civil, deberá presentarse al INAC con la siguiente documentación:
  - i. Formulario de Solicitud
  - ii. Certificado médico vigente y psicológico
  - iii. Curso recurrente de seguridad (Instrucción de Repaso) anual.
  - iv. Evaluación del curso
  - v. Carta de la empresa donde labora o laboró, donde certifica la experiencia en materia de seguridad de la aviación civil y/o como operador de equipos de seguridad.
  - vi. Constancia de pago de aranceles.

**14. VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.**

- 14.1 El certificado del agente de Seguridad de la aviación civil estará vigente, mientras no caduque la vigencia del certificado médico presentado para tal solicitud o para su debida renovación, el cual tendrá una vigencia de 12 meses.
- 14.2 El certificado perderá su validez cuando el agente de Seguridad haya dejado de ejercer las atribuciones que le confiere durante un período de revalidación. El certificado seguirá sin validez mientras el INAC no haya comprobado a su satisfacción, nuevamente la aptitud del Agente de Seguridad para ejercer las atribuciones correspondientes.

**15. CARACTERÍSTICAS DE LOS CERTIFICADOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.**

- 15.1 Los certificados de Seguridad que el INAC expedirá a los operadores de seguridad, tendrán las siguientes características:

15.1.1 Datos:

- 15.1.1.1 Fotografía del titular.
- 15.1.1.2 Número de Serie del Certificado.
- 15.1.1.3 Nombre del País y de la institución que lo emite.
- 15.1.1.4 Nombre completo del titular.
- 15.1.1.5 Dirección del titular.
- 15.1.1.6 Nacionalidad del titular.
- 15.1.1.7 Firma del titular.
- 15.1.1.8 Firma del Director General del INAC.
- 15.1.1.9 Sello del INAC
- 15.1.1.10 Habilitación otorgada, es decir si es Instructor de seguridad de la aviación civil

- 15.2 El operador de Seguridad que aspire a una habilitación como Instructor seguridad de la aviación civil deberá cumplir con los requisitos de capacitación que se estipulan en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad, aprobado por el INAC.



**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**APENDICE 2: COMITÉ DE SEGURIDAD AEROPORTUARIO DEL AIACS.**

**1. Deben crearse comités de seguridad de aeropuerto, que incluya las siguientes funciones:**

- 1.1. Coordinen la aplicación de los requisitos del PNSAC;
- 1.2. Constituyan un foro para el debate de asuntos de seguridad de la aviación que afecten al aeropuerto y a sus usuarios; y
- 1.3. Constituyan un medio de comunicación entre el INAC, el comité nacional de seguridad de la aviación civil y aquéllos directamente involucrados en la aplicación de la seguridad de la aviación en los aeropuertos, así como el intercambio de la información de los niveles de amenazas.

**2. El comité de seguridad de aeropuerto debe estar constituido por los representantes siguientes:**

- 2.1. El Director del INAC o en su representación el de la Dirección de seguridad de la aviación civil El Gerente o administrador del Aeropuerto (o representante debidamente acreditado), funcionarios principales que representen en el aeropuerto a las dependencias de policía, Ejército, Seguridad Aeroportuaria, inmigración, aduanas, control de tránsito aéreo, sanidad, protección y control fitosanitario, servicios de salvamento y extinción de incendios, control de estupefacientes y psicotrópicos, representante del Comité de Seguridad de cada Operador y otros concesionarios; sobre las medidas y procedimientos que pudieran afectarles el oficial encargado de la seguridad del aeropuerto;
- 2.2. Cuando fuera necesario, podrían formar parte del comité otras personas, comprendidos representantes del comité de facilitación del aeropuerto.

**3. Entre las atribuciones del comité de seguridad de aeropuerto deberían incluirse las siguientes responsabilidades:**

- 3.1. Coordinar la aplicación del PNSAC en el aeropuerto;
- 3.2. Supervisar y vigilar el programa de seguridad de aeropuerto, incluyendo las medidas especiales introducidas por la Operador del Aeropuerto, los Operadores Aéreos y los arrendatarios del aeropuerto;
- 3.3. Utilizar como guía el manual del PNSAC o este manual;
- 3.4. Confeccionar y mantener una lista de los puntos vulnerables, incluyendo el equipo y las instalaciones y servicios esenciales, y revisar de vez en cuando la seguridad de dichos puntos;
- 3.5. Asegurarse de que las medidas y procedimientos de seguridad básicos son adecuados para afrontar amenazas, están en constante revisión y prevén situaciones normales y contingencias para períodos de alarma y situaciones de emergencia;
- 3.6. Organizar evaluaciones e inspecciones de seguridad a intervalos irregulares;
- 3.7. Asegurarse de que se cumplen las recomendaciones para mejorar las medidas y procedimientos de seguridad;
- 3.8. Informar a la autoridad de seguridad competente acerca del estado actual de las medidas y procedimientos de seguridad en vigor en el aeropuerto, y dar traslado a dicha autoridad de cualquier problema relacionado con la protección del aeropuerto y sus servicios que no pueda ser resuelto a nivel local;

- 3.9. Tomar las disposiciones necesarias para la formación e instrucción del personal del aeropuerto y otros miembros del personal en materia de seguridad de la aviación civil.
- 3.10. Asegurarse de que en los planes de ampliación de los aeropuertos se incluyen las modificaciones que hayan de incorporarse a los sistemas y equipo de control de los aeropuertos.
4. Las disposiciones del Anexo 17 de la OACI tienen por objeto permitir a los Estados que gocen de mayor flexibilidad en la composición de los comités de seguridad de aeropuerto. En algunos Estados, quizás estimen conveniente asignar las responsabilidades del funcionamiento del comité de seguridad de aeropuertos a miembros seleccionados del comité nacional de seguridad de la aviación civil, aun cuando quizás no estén en el aeropuerto. En estos casos, es importante que se adopten disposiciones para los Operadores Aéreos y que las asociaciones de empleados del aeropuerto participen en las actividades del comité de seguridad de aeropuerto así constituido, de forma que puedan tenerse en cuenta las opiniones de estas organizaciones cuando se decida acerca de medidas de seguridad.
5. Para mantener un elevado grado de flexibilidad y eficacia en las operaciones, algunos aeropuertos establecen un subcomité denominado comité operacional de seguridad que depende del comité de seguridad del aeropuerto. La selección de los miembros que constituyen este subcomité debería ser flexible para poder solucionar los problemas que se presentan. En estas situaciones, será conveniente que haya un equipo para hacer frente a los incidentes que hagan peligrar la seguridad y en el que participen la autoridad de policía, el Operador del Aeropuerto, los Operadores Aéreos y la dependencia local de servicios de seguridad.
6. **Composición de los miembros.** Preparar una lista de los miembros del comité de seguridad de aeropuerto, en la que deben incluirse todos los organismos participantes en la operación del aeropuerto que contribuyen al establecimiento y la aplicación de medidas de seguridad, comprendidos los miembros y otras personas designadas por los miembros. Se debe incluir una lista completa de los nombres, cargos, y cualquier otro dato pertinente, de todos los miembros del comité de seguridad de aeropuerto. El Gerente General o persona designada del aeropuerto desempeñará la función de Presidente del Comité, prestando el Coordinador de seguridad de la aviación civil en el asesoramiento especializado en seguridad, según corresponda.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

**INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL**

**SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL  
CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA**

**INAC  
RTA-17**

**(e) TABLA DE CONTROL DE INSTRUCCIÓN PRÁCTICA EN EL PUESTO DE TRABAJO (IPPT)**

NOMBRE DEL FUNCIONARIO DE SEGURIDAD:		ESPECIALIDAD				
		seguridad de la aviación civil				
TAREA	REFERENCIA GUIA	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	CERTIFICADO POR:	
		OBSERVAR	OBSERVAR ASISTIR Y	EJECUCION	NOMBRE INSTRUCTOR	DEL FIRMA
ARCO DETECTOR DE MELALES (PORTICO), 08 HORAS						
DETECTOR DE METALES MANUAL, 08 HORAS						
CONTROL DE ACCESO, 8 HORAS						
INSPECCION DE EQUIPAJE DE MANO, 16 HORAS						
INSPECCION DE EQUIPAJE DE BODEGA, 16 HORAS						
RAYOS X, 24 HORAS						

**INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMULARIO DE INSTRUCCIÓN PRÁCTICA EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT)**

- 1.1 En el espacio Nivel 1, el instructor pondrá su nombre y fecha después de que el inspector/alumno haya observado y estudiado la tarea con el Instructor
- 1.2 En el espacio Nivel 2 el instructor pondrá su nombre y la fecha después de que el inspector/alumno haya observado y asistido al instructor en el desempeño de la tarea y el inspector confirme que entiende lo que se espera de él / ella.
- 1.3 En el espacio Nivel 3 el instructor pondrá la fecha, sus iniciales, su nombre y firma después de que el inspector/alumno haya completado la tarea correctamente y sin asistencia del instructor.
- 1.4 En el espacio asignado a los niveles, el instructor escribirá con bolígrafo negro o azul los datos requeridos según el 1.1.

**NIVELES DE INSTRUCCIÓN**

- 1.5 Nivel 1. Este nivel requiere que el personal de seguridad/alumno observe, estudie y repase todo el material de referencia aplicable a las tareas en las cuales recibirá entrenamiento. El instructor participará activamente en tal estudio y estará disponible para contestar cualquier pregunta. El instructor determinará cuando el inspector podrá progresar al próximo nivel.
- 1.6 Nivel 2. Este nivel requiere que el personal de seguridad observe y también asista al instructor en el desempeño de la tarea a ser completada. El Instructor inicia la demostración, después el inspector/alumno ejecuta y asiste, durante este proceso, el instructor determinará mediante el cumplimiento de la tarea y el nivel de ejecución, si el inspector/alumno ha comprendido. Una vez que el inspector/alumno llene estos requisitos, el instructor firmará el encasillado del Nivel 2 de acuerdo al 1.1 y 1.2.
- 1.7 Nivel 3. Este nivel requiere que el personal de seguridad /alumno ejecute la tarea bajo la supervisión del instructor. Completada la tarea satisfactoriamente, el instructor firmará en el espacio del Nivel 3 según 1.1 & 1.2, certificando su finalización satisfactoriamente.

**CLASIFICACIÓN DE OJT**

- 1.8 Las tareas que se imparten durante la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), se han tomado de los diferentes tipos de inspección que requieren el personal de seguridad según lo establecido para cada especialidad. A su vez estas tareas están subdivididas en otros temas más específicos que el instructor deberá repasar para confirmar que el personal de seguridad /alumno ha completado todo un nivel

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

INAC

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL RTA-17 CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA

---

(f) TABLA DE REGISTRO

Fecha	Articulo	Nombre Pasajero	del	Vuelo	Nombre Oficial	del	Nombre del Supervisor	Observaciones (1)

Se debe indicar el lugar donde se encuentra decomisado el artículo, así como cualquier otro tipo de situaciones que se hubiesen presentado durante el proceso de decomiso.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

## APENDICE 3 PROCEDIMIENTOS PARA LA TRANSPORTACION DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS

**Aplicabilidad:** el presente procedimiento es aplicable a todos los Operadores de Aeropuertos, Operadores Aéreos y entidades descritas en el RTA 17

### GENERALIDADES.

#### 1.1. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS.

**Artículos prohibidos.** Son los que no se pueden transportar nunca en la cabina de la aeronave o tener en la zona de seguridad restringida de un aeropuerto, excepto por las personas autorizadas que los necesitan para realizar tareas esenciales. Estas tareas pertenecen a la operación del aeropuerto, de la aeronave, ingeniería, instalaciones de suministro de alimentos de la línea aérea/aeropuerto y restaurantes. Entre las personas autorizadas están los miembros de la tripulación de la aeronave que necesitan los artículos prohibidos para realizar sus tareas regulares en vuelo o como parte del equipo obligatorio de emergencia /supervivencia o médico.

**Mercancías peligrosas.** Todo artículo o sustancia que, cuando se transporta por vía aérea, puede constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad y/o la propiedad.

#### 1.2. OBJETIVO.

Este procedimiento de seguridad tiene por objeto fijar las medidas de seguridad que se deben aplicar al transporte aéreo comercial, de carga, correo y encomiendas por mensajerías o por expreso, para impedir o disuadir la introducción no autorizada de elementos explosivos, materiales peligrosos, incendiarios o dispositivos destructivos, en una carga para su transporte seguro y protegido.

#### 1.3. DISPOSICIONES LEGALES.

Esta directiva de seguridad está fundamentada en la Ley General de Aviación Civil, Ley 595, y el RTA 17 aprobado por el Director General del INAC el 03 de Septiembre del 2007.

#### 1.4. ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Las medidas de seguridad mencionadas en este programa deben aplicarse a las aeronaves y a los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil. Las personas que estén encargadas principalmente de la detección de artículos prohibidos deberán saber que existen determinados artículos o sustancias clasificados como “mercancías peligrosas” en las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284) de la OACI.

Algunos de los artículos y sustancias clasificados como prohibidos entrarán también en la clasificación de mercancías peligrosas. Los pasajeros no deberán transportar mercancías peligrosas consigo o en su equipaje de mano o de bodega, excepto en el caso de un pequeño número de artículos permitidos, definidos en el Documento 9284 de la OACI. El INAC puede decidir, como medida ante el conocimiento de una amenaza en particular, que otros artículos que normalmente no se han clasificado como prohibidos ni descritos a continuación, se puedan excluir del transporte por parte de los pasajeros o alguna otra persona en la cabina de una aeronave o como equipaje de mano, o de la zona de seguridad restringida del aeropuerto.



**SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL RTA-17  
CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA**

**MANIPULACIÓN DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS — ARTÍCULOS PROHIBIDOS AL NIVEL BÁSICO DE LA AMENAZA**

Los artículos prohibidos que se permite su transporte por parte del público pero que se podrían utilizar para cometer un acto de interferencia ilícita o podrían poner en peligro la seguridad de la aeronave si se transportaran en la cabina de pasajeros, se deben tratar en una de las maneras siguientes:

- a) Ubicarlos en el equipaje de bodega del pasajero, a menos que puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave.
- b) Se pueden confiscar y a continuación eliminar de manera adecuada o destruirlos.
- c) Se pueden confiscar y mantener en almacenamiento con las autoridades del aeropuerto o el explotador de la aeronave correspondiente para su posterior devolución al pasajero.
- d) O, retirar y, una vez que se prepararon y empaquetaron de manera adecuada, transportarlos en la bodega de la aeronave para devolverlos posteriormente al pasajero en el punto de destino consignado en el billete.

**ARTÍCULOS PROHIBIDOS — EQUIPAJE DE BODEGA**

Aunque algunos artículos prohibidos se pueden transportar con el equipaje de bodega del pasajero, los siguientes artículos y sustancias no deben ser transportados nunca con el equipaje de bodega. Esta lista incluye tanto artículos prohibidos como mercancías peligrosas prohibidas. El personal de seguridad puede tener dudas con respecto a otros artículos, los que, en ese caso, también se pueden retirar y, si fuera necesario, confiscar.

<b>Artículo / sustancia</b>	<b>Ejemplos (lista no exhaustiva)</b>
Sustancias corrosivas:	Mercurio, acumuladores para vehículos
Explosivos:	Detonadores, mechas, granadas, minas y explosivos
Líquidos inflamables:	Gasolina, metanol Sólidos inflamables y sustancias
reactivas:	Magnesio, encendedores, fuegos artificiales, bengalas
Gases:	Propano, butano
Sustancias varias:	Componentes del sistema de combustible de vehículos que han contenido combustible
Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos:	Lejías, conjuntos de reparación de carrocería
Materiales radiactivos:	Isótopos medicinales o comerciales
Sustancias tóxicas o infecciosas:	Veneno para ratas, sangre infectada
<i>En el Apéndice 24 del Manual de Seguridad de OACI, Doc. 8973, figura más información relativa a ejemplos e identificación de mercancías peligrosas.</i>	

#### CATEGORÍAS GENÉRICAS DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS

Para ayudar a su identificación, los artículos prohibidos se pueden agrupar en seis categorías genéricas:

- a) **Instrumentos romos** — todo objeto romo que pueda causar lesiones.
- b) **Sustancias químicas y tóxicas** — toda sustancia química o tóxica que constituya un riesgo para la salud de los pasajeros y de la tripulación o para la seguridad, protección de la aeronave o de la propiedad.
- c) **Explosivos y sustancias inflamables** — todo explosivo o sustancias altamente inflamables que supongan un riesgo para la salud de los pasajeros y de la tripulación o de la seguridad / protección de la aeronave o de la propiedad.
- d) **Armas de fuego, armas de fuego ligeras y otras armas** — todo objeto que pueda, o que parezca que podría, lanzar un proyectil o causar lesiones.
- e) **Armas puntiagudas / con bordes peligrosos y objetos filosos** — todo artículo puntiagudo o de cuchilla que pueda utilizarse para causar lesiones.
- f) **Otros materiales prohibidos en vuelos considerados de alto riesgo** — Artículos de uso común pero que su transporte queda bajo responsabilidad o criterio de la aerolínea.
- g) **Líquidos y gel**—Toda aquella sustancia que por su composición química pudiera ser utilizado como agente reactivo para la fabricación de artefactos explosivos improvisados o de fabricación casera

*Nota.* — Como las armas de fuego se pueden separar fácilmente en sus partes componentes para hacer más difícil su detección, el personal de seguridad deberá saber que se puede intentar esconder o disimular cualquiera de los artículos prohibidos.

#### ARTÍCULOS PROHIBIDOS POR CATEGORÍA

Los artículos que se describen en los siguientes párrafos son ejemplos de las seis categorías genéricas de artículos prohibidos. Esta lista no es exhaustiva pero debe ser empleada como guía por el personal encargado de la vigilancia de la seguridad y en el registro de personas, personal, pasajeros y del equipaje de mano.

##### a) **Categoría 1. Armas de fuego, armas de fuego ligeras y otras armas**

- 1. Animales asesinos
- 2. Armas de balines esféricos
- 3. Armas de fuego de juguete de todo tipo (se quitarán las armas que tengan similitud con armas reales)
- 4. Arpones y lanzas
- 5. Ballestas
- 6. Catapultas
- 7. Dispositivos paralizantes o de electrochoque, por ejemplo: agujadas para ganado, armas de electrodos con forma de dardos
- 8. Encendedores que imitan armas de fuego
- 9. Piezas de armas de fuego (excluidos los dispositivos de miras telescópicas y miras)
- 10. Pistolas de aire comprimido, armas largas y armas de perdigones
- 11. Pistolas de largada

12. Pistolas industriales de pernos y clavos
13. Pistolas para bengalas
14. Réplicas e imitaciones de armas de fuego
15. Todas las armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles, escopetas, etc.)

**b. Categoría 2. Armas puntiagudas / con bordes peligrosos y objetos filosos**

1. Arpones y lanzas
2. Bastones de esquí / excursionismo
3. Crampones
4. Cualquier tipo de arma punzo cortante
5. Escalpelos
6. Estrellas arrojadizas
7. Flechas y dardos
8. Hachas y garfios para hielo
9. Hachas y hachuelas
10. Herramientas de artesanos que se puedan emplear como armas por su punta o filo, por ejemplo: taladros y brocas, cuchillos, todo tipo de sierras, destornilladores, palancas de hierro, martillos, pinzas, llaves inglesas / llaves de tuercas, sopletes
11. Machetes
12. Navajas y hojas de afeitar descubiertas (no las hojas de afeitar de seguridad o desechables con cuchillas dentro de un cartucho)
13. Patines para hielo.
14. Tijeras (que superen un tamaño total de 6 cm )
15. Sables, espadas y bastones de estoque

**c. Categoría 3. Instrumentos NO punzo cortantes.**

1. Bates de baseball y softball
2. Bates de cricket
3. Equipo de pesca (cañas de pescar y anzuelos)
4. Equipo para artes marciales, por ejemplo: manoplas, mazas, garrotes, mayales, numchacus, kubatons, kubasaunts.
5. Palos de golf
6. Palos de hockey Palos de lacrosse
7. Porras y palos, rígidos o flexibles, es decir porras, cachiporras, clavos y palos
8. Remos para kayaks y canoas
9. Tacos de billar

10. Patinetas

**d. Categoría 4. Explosivos y sustancias inflamables**

1. Aguarrás o pintura y aditivos
2. Bengalas de todo tipo y otros materiales de pirotecnia (inclusive globos nudos (party poppers) y detonadores de juguetes)
3. Cartuchos u otro tipo de envases aerosoles.
4. Cerillas que no sean de seguridad
5. Combustibles líquidos y sólidos inflamables, por ejemplo: petróleo / gasolina, diesel, combustible para encendedores, alcohol, etanol
6. Detonadores para explosivos
7. Fuegos artificiales
8. Gas y contenedores de gas, por ejemplo: butano, propano, acetileno, oxígeno, en grandes cantidades ( cantidad por prescripción médica previa autorización de la aerolínea
9. Granadas de todos los tipos
10. Materiales y dispositivos explosivos
11. Minas y otros artículos militares explosivos
12. Municiones.
13. Pinturas de aspersión tipo aerosol.
14. Réplicas o imitaciones o material o dispositivos explosivos.
15. Sacacorchos.
16. Todo tipo de encendedores.

Se permite el transporte de cerillas de seguridad en poder de un pasajero o de un miembro de la aeronave. El transporte de cerillas que se encienden en cualquier parte está prohibido sin excepciones.

**e. Categoría 5. Sustancias químicas y tóxicas**

1. Ácidos y alcalinos, por ejemplo: acumuladores de electrolito líquido capaces de ser vertidos.
2. Aerosoles incapacitantes, por ejemplo: aerosoles irritantes, de pimienta, gas lacrimógeno, extintores de fuego.
3. Corrosivos o sustancias blanqueadoras, por ejemplo: mercurio, cloro.
4. Material radiactivo, por ejemplo: isótopos medicinales o comerciales.
5. Materiales infecciosos o biológicamente peligrosos, por ejemplo: sangre infectada, bacterias y virus.
6. Sustancias que puedan encenderse o tener combustión espontánea.
7. Venenos.

**f. Otros materiales prohibidos en vuelos considerados de alto riesgo (queda bajo responsabilidad de la aerolínea)**

1. Agujas de tejer
2. Agujas hipodérmicas (a menos que se cuente con prueba documentada de su necesidad médica)  
Cubiertos de metal

**g. Procedimientos de aceptación de líquidos y gels para pasajeros viajando a Estados Unidos y Europa en su equipaje de mano**

**1. Generalidades**

- 1.1. Con las facultades que la Ley General de Aviación Civil y en cumplimiento del RTA 17.110, (b) de conformidad con el cual el INAC puede emitir circulares de información para notificar al operador del aeropuerto y/o titular de CO, COA y Concesionarios, situaciones que requieran atención en materia de seguridad.

**2. Procedimiento para la venta.**

- 2.1 Los concesionarios comerciales indicarán en sus tiendas a los pasajeros la limitación existente de no poder abordar líquidos y gels en vuelos con destino a Estados Unidos, pero que si pueden adquirirlos en las Tiendas de Salas de Abordaje, pero estos les serán entregados en la puerta de embarque. Asimismo, se les debe de indicar que si el pasajero tiene vuelos de conexión internacional o doméstico después de ingresar a los Estados Unidos, debe de transferir los artículos adquiridos en estas tiendas al equipaje a re chequear con la aerolínea y no llevarlo en su equipaje de mano en ese segundo vuelo.
- 2.2 En el proceso de facturación se solicitará el nombre completo del pasajero (el mismo nombre que aparece en su boleto de viaje) y número de vuelo. Adicionalmente el concesionario solicitará datos adicionales como el número de teléfono y correo electrónico para poder contactar al pasajero en caso de no poder entregar el producto previo al abordaje.
- 2.3 Las compras realizadas deben de ser colocadas en bolsas plásticas o cajas, las cuales se sugieren que permita ver los contenidos, para facilitar el recibido conforme por parte del pasajero, sellada y con factura indicando el nombre del pasajero adherida a la misma.
- 2.4 Treinta minutos o más, dependiendo de la aerolínea, antes de la hora de salida del vuelo, el representante del concesionario comercial debe estar presente en la puerta de embarque con los productos en bolsas plásticas o cajas y colocarse en un lugar que el representante de la aerolínea le indique.
- 2.5 El representante del concesionario comercial debe de estar claramente identificado con su gafete emitido por la Administración del Aeropuerto para la fácil visualización por parte del pasajero y representante de la aerolínea.

**3. Requisitos de viaje a los pasajeros para su equipaje de mano**

- 3.1 Se permitan líquidos, gels, y/o aerosoles en los recipientes de 3.4 onza (100ml) o menos a pasajeros que pasen por el punto de control de seguridad, siempre y cuando se encuentren sellados / cerrados en una bolsa plástica transparente de capacidad de 1 litro/1 cuarto. (8 pulgadas x 7 y medio pulgadas). La bolsa con su contenido debe de someterse a inspección visual o inspección por maquinas de rayos X, en forma separada del equipaje de mano que el pasajero lleva

- 3.2 El pasajero puede llevar medicamentos, incluyendo medicinas de obtención libre siempre y cuando pasen por el punto de control de seguridad. Además se elimina el requisito para estampar el nombre del pasajero en la medicina de prescripción.
- 3.3 Los pasajeros deben de declarar a las autoridades de seguridad el transporte de fórmula y comida para bebé, jugos, medicamentos, líquidos / gels, medicamentos para pacientes diabéticos u otras condiciones médicas si estas no se encuentran selladas / cerradas en una bolsa plástica transparente con capacidad para 1 litro/1cuarto (8 pulgadas x 7 y medio pulgadas) y/o si ellos son superiores a 3.4 onz. (100ml) cada uno. En el caso de la leche materna, se permitirá que las madres que viajen con o sin su niño transporten cantidades mayores a las 3.4 onzas (100ml), siempre y cuando la declaren y sometan a inspección de las autoridades aeroportuarias en los puntos de inspección/registro de los aeropuertos internacionales.

**4. Requisitos para las líneas aéreas de bandera americana o todas aquellas que vuelen a Estados Unidos de Norte América y Europa**

- 4.1 Para descongestionar el punto de inspección de Seguridad de Maquinas de Rayos X, todo lo referente a líquidos, gels y todos sus derivados, pasarán por estos controles, pero la Seguridad Aeroportuaria no deberá decomisar los mismos, sino que, esta responsabilidad se transfiere a las Líneas Aéreas que vuelen a los Estados Unidos de Norte América y Europa, las cuales deberán de decomisar estos productos en los puntos de control de seguridad de cada aerolínea, previo al embarque de los pasajeros en las salas de abordaje, con los embalajes y cantidades mencionados en el punto 3.3.
- 4.2 Estas líneas aéreas deben de rotular sus áreas de tiquetes (counters) como también los counters antes del abordaje o zonas establecidas para el mismo.

Adicional a lo anterior, se hace del conocimiento de los pasajeros en general como a las líneas aéreas en mención, que los inspectores de seguridad de la aviación civil del INAC, así como cualquier otra autoridad competente de la Seguridad del Aeropuerto, en caso de detectar anomalías en estos procedimientos, podrán retirar los productos normados en ésta regulación o cualquier otra que regule los mismos, dentro de las áreas estériles.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**