



DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

0184

Resolución No. / 2013

CONSIDERANDO:

Que, la Dirección General de Aviación Civil, mediante Resolución No. CNAC-DAC-008/2002 de 6 de mayo del 2002, publicada en el Registro Oficial No. 581 de 22 de mayo del 2002, aprobó el nuevo texto de las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDAC) Parte 108 "Seguridad aeroportuaria: Operador nacional de aeronaves" ;

Que, la Dirección de Seguridad y Prevención Aeronáutica presentó un proyecto de modificación "*Regulación Técnica RDAC Parte 108 "Seguridad de Aviación para Operadores de Aeronaves"*", a fin de incluir las últimas enmiendas del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

Que, el Comité de Normas en reunión efectuada el 14 de marzo del 2013, analizó la propuesta de modificación a las RDAC Parte 108, presentada por la Dirección de Prevención y Seguridad Aeronáutica y resolvió previo a su aprobación solicitar al área responsable un informe ampliado sobre el contenido de la propuesta, así mismo, analizó la numeración que debía contener estas Regulaciones y resolvió que dicho proyecto, debe asignarse la misma numeración de las Normas de la TSA de los Estados Unidos de Norte America es decir: 1544 "Seguridad de Aviación para Operadores de Aeronaves";

Que, en reunión efectuada el 12 de abril del 2013, el Comité de Normas tomó conocimiento del informe ampliado presentado por la Dirección de Prevención y Seguridad Aeronáutica que respalda el proyecto de modificación a la Regulación, antes citada y resuelven por unanimidad recomendar al señor Director la aprobación de la modificación propuesta y su posterior publicación en el Registro Oficial, encargando a Secretaría del Comité, cambiar la numeración acorde a la Reglamentación de la TSA de los Estados Unidos de Norte América;

Que, de acuerdo con el Art. 6, numeral 3, literal a) de la Ley de Aviación Civil, publicada en el Registro Oficial No. S-435 del 11 de enero del 2007, se determina las atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil: "Dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, órdenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias de la Aviación Civil, de conformidad con la presente Ley, el Código Aeronáutico, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las que sean necesarias para la seguridad de vuelo, y la protección de la seguridad del transporte aéreo"; y,

 En uso de sus facultades legales y reglamentarias,

RESUELVE:

Artículo Primero.- Aprobar la nueva edición de la Regulación Técnica **RDAC Parte 1544 "Seguridad de Aviación para Operadores de Aeronaves"**, que consta en el documento adjunto que es parte integrante de esta Resolución y se encuentra publicado en la página Web de la Institución.

Artículo Segundo.- Encargar a la Subdirección General de Aviación Civil la ejecución, control y aplicación de la presente Resolución.

Artículo Tercero.- Derogar la Resolución No. CNAC-DAC-008/2002 de 6 de mayo del 2002, publicada en el Registro Oficial No. 581 de 22 de mayo del 2002, mediante la cual se aprobó las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil (RDAC) Parte 108 "Seguridad aeroportuaria: Operador nacional de aeronaves".

Artículo Cuarto.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir del 15 de agosto del 2013, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese.- Dada en la Dirección General de Aviación Civil en Quito, Distrito Metropolitano, el

03 JUL. 2013



Capt. Roberto Rodrigo Yerovi De La Calle.
Director General de Aviación Civil, Subrogante

CERTIFICO que expidió y firmó la resolución que antecede el Capt. Roberto Rodrigo Yerovi De La Calle, Director General de Aviación Civil, Subrogante en la ciudad de Quito, el

03 JUL. 2013



Dra Rita Huilca Cobos.
Directora de la Secretaría General DGAC

d



**DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL**

REGULACIONES TÉCNICAS

RDAC

PARTE 1544

**SEGURIDAD DE AVIACIÓN PARA
OPERADORES DE AERONAVES**

Primera Edición

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

RDAC PARTE 1544

SEGURIDAD DE AVIACION PARA OPERADORES DE AERONAVES

INDICE

CAPITULO A – GENERALIDADES

1544.001	Definiciones
1544.005	Acceso a Inspectores de la Autoridad Aeronáutica
1544.010	Evidencias de Cumplimiento
1544.015	Registro de Novedades
1544.020	Cambio de Condiciones que Afecten la Seguridad
1544.025	Falsificación y Tramitación Fraudulenta
1544.030	Historial de los Empleados, Verificación y Chequeo de Antecedentes y Buena Conducta
1544.035	Uso de Equipos de Rayos X
1544.040	Uso del Pórtico Detector de Metales, y del Detector Portátil de Metales.
1544.045	Otros Sistemas de Detección
1544.050	Amenazas a la Seguridad de Aviación y Procedimientos de Preventivos.
1544.055	Nivel de Amenaza
1544.060	Contratación de Servicios de Seguridad por el Operador de Aeronaves
1544.065	Cumplimiento de Normativas, Circulares y otros Documentos Informativos
1544.070	Cláusula de Incumplimiento

CAPITULO B – SEGURIDAD DE AVIACIÓN: OPERADORES COMERCIALES

1544.105	Ámbito de Aplicación
1544.110	Responsabilidades del Operador de Aeronaves en Materia de Seguridad
1544.115	Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del Operador de Aeronaves: Forma, Contenido, Responsabilidad, y Disponibilidad.
1544.120	Presentación y Aprobación del Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del Operador de Aeronaves

1544.125	Solicitud de enmienda del Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, por parte del Operador de Aeronaves
1544.130	Enmienda del Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, por parte de la Autoridad Aeronáutica
1544.135	Plan de Emergencia y Contingencia
1544.140	Programa de Instrucción
1544.145	Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad
1544.150	Representante de Seguridad de Aviación del Operador de Aeronaves
1544.155	Coordinador de Seguridad en Tierra (CST) del Operador de Aeronaves
1544.160	Agentes de Seguridad de Aviación del Operador de Aeronaves
1544.165	Inspección de Pasajeros y Equipajes de Mano
1544.170	Porte y Transporte de Armas de Fuego
1544.175	Seguridad de las Aeronaves
1544.180	Seguridad del Equipaje de Bodega
1544.185	Medidas de Seguridad de la Cabina de Mando
1544.190	Medidas de Seguridad en la Carga, Correo, Suministros y Provisiones.
1544.195	Transporte de Pasajeros Bajo custodia de Representantes de las Autoridades de Seguridad del Estado
1544.200	Operaciones en Aeródromos que no están en Conformidad con la Parte 1542 de las Regulaciones de Aviación Civil.
1544.205	Acuerdos de Códigos Compartidos entre Operadores de Aeronaves
1544.210	Aplicabilidad de la Presente Regulación a los Operadores Aéreos bajo la Parte 129 de las Regulaciones de Aviación Civil
1544.215	Visitas para Auditoria y/o Inspección por Autoridades Extranjeras.

CAPITULO C – SEGURIDAD DE AVIACIÓN: OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL

1544.405	Ámbito de Aplicación
1544.410	Operaciones Realizadas en Aeropuertos Operando Bajo la Parte 1542 de las Regulaciones de Aviación Civil.
1544.415	Operaciones de Aviación General en Zonas Remotas.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

RDAC PARTE 1544

SEGURIDAD DE AVIACION PARA OPERADORES DE AERONAVES

CAPITULO - A - GENERALIDADES

1544.001 Definiciones.

- (a) Con el fin de facilitar la comprensión de las normas contenidas en la presente regulación, se proporcionan las definiciones de los siguientes términos:

Acto de interferencia ilícita.- Ver "Acto ilícito contra la aviación civil".

Acto ilícito contra la aviación civil.- Son las acciones delictivas, omisiones y tentativas realizadas con la intención de comprometer la seguridad de la aviación civil y el transporte aéreo, destinadas a configurar o facilitar alguno de los resultados que a continuación se mencionan:

- (1) El apoderamiento ilícito de aeronaves.
- (2) La toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeropuertos.
- (3) El ingreso a la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, aeropuerto, o recinto de cualquier instalación al servicio de la aviación civil.
- (4) El acto de violencia contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
- (5) La destrucción de una aeronave en servicio o la causa de daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su

- magnitud y naturaleza constituyan un peligro para su seguridad.
- (6) Colocar o hacer colocar en una aeronave o en su cercanía, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
 - (7) Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su magnitud constituye un peligro para la seguridad de aeronaves en vuelo.
 - (8) La comunicación consciente de informes falsos que pongan en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.
 - (9) El uso ilícito e intencional de cualquier artefacto, sustancia, o arma para:
 - (i) Ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeropuerto, que preste servicio a la aviación civil.
 - (ii) Destruir o causar graves daños a las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil, o a una aeronave que no esté en servicio pero que se encuentre situada en él y que con esto se perturben los servicios del aeropuerto, si esto pone en peligro la seguridad de la instalación.

- (iii) Causar contaminación biológica mediante el uso de agentes o sustancias patógenas.
- (iv) Causar contaminación química mediante uso de agentes o sustancias tóxicas.

Aeronave en servicio.- Es el estado de toda aeronave desde el momento en el cual el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período se extenderá, llegado el caso, durante todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo.

Aeronave en vuelo.- Es el estado de toda aeronave desde el momento en el cual se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en el cual se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considera que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

Aeropuerto.- Es toda área de un Estado contratante abierta para las operaciones de aeronaves.

Agente Acreditado de Carga y Correo Aéreo.- Es un agente, expedidor, o cualquier otra entidad que posee una habilitación para explotar comercialmente el negocio de carga y correo aéreo, que mantiene relaciones comerciales con un operador de aeronaves, y que proporciona controles de seguridad que son exigidos y están aceptados por la

Autoridad Aeronáutica. (Ver “Expedidor Reconocido”)

Agentes Patógenos.- Son microorganismos básicos (incluyendo bacterias, virus, rickettsias, parásitos, y hongos) o microorganismos recombinantes (híbridos o mutantes) que son conocidos por ser causantes, o que se les puede atribuir razonablemente, la causa de enfermedades infecciosas en humanos y animales.

Artículos para Servicio en Vuelo.- Son todos los artículos que no sean de aprovisionamiento asociados a los servicios en vuelo a los pasajeros, por ejemplo: periódicos, revistas, auriculares, cintas de audio y vídeo, almohadas, mantas y diversiones.

Aseguramiento de la Calidad AVSEC.- Es la parte de la gestión de un sistema de seguridad de aviación orientada a proporcionar la confianza en el cumplimiento de los requisitos de calidad del sistema.

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

AVSEC.- Es la expresión anglosajona que significa en idioma español Seguridad de la Aviación.

Cadena de Abastecimiento de Carga.- Es el conjunto de eslabones operativos integrado como mínimo por: el remitente o expedidor de carga, la agencia de carga o consolidador, la empresa de transporte terrestre, la empresa de estibación y de despacho de la carga, el

transportista aéreo, y el personal de seguridad de aviación.

Carga Aérea.- Es el conjunto de bienes que se transportan en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado.

Carga Consolidada.- Es un envío que incluye varios envíos de carga remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es operador de aeronave de servicio regular.

COMAIL.- Es la abreviatura usada para denominar el correo de una empresa aérea dentro de su red de estaciones.

COMAT: Es la abreviatura usada para denominar los materiales de una empresa aérea dentro de su red de estaciones.

Contingencia en Seguridad de la Aviación Civil.- Es la situación de crisis en la cual las operaciones se desarrollan bajo condiciones de riesgo anormales, ya sea por la existencia de una situación de emergencia, su inminente presencia, o por la secuelas que ésta haya dejado luego de haber cesado.

Control de Calidad AVSEC.- Es la parte de la gestión de un sistema de seguridad de aviación orientada al cumplimiento de los requisitos de calidad en la disposición y funcionamiento de sus elementos constitutivos.

Control de Seguridad.- Son los medios empleados para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos ilícitos contra la aviación.

Correo Aéreo.- Es todo despacho de correspondencia

y otros objetos que las empresas de correo privado y las administraciones postales presentan a los operadores de aeronaves y de los servicios aéreos con el fin de que los entreguen a otras administraciones postales.

Credencial de Circulación Aeroportuaria (CCA).- Es el sistema de permisos de vigencia determinada que está constituido por tarjetas o por otra documentación expedida a personas particulares empleadas en los aeropuertos o a quienes en razón de su trabajo tienen necesidad de acceso y circulación autorizada en el aeropuerto dentro la Zona de Seguridad Restringida. Su objeto es identificar a las personas y autorizarle y/o limitarle el acceso a las diversas áreas del aeropuerto.

Crisis en la Seguridad de la Aviación Civil.- Es la situación que se presenta inmediatamente después de un cambio brusco en las condiciones normales de una operación aérea o aeroportuaria, causado por la actuación intencional de alguna persona, cuyas consecuencias pudieran resultar en daños personales y materiales, o en alteraciones graves de la seguridad de las operaciones tanto en tierra como en el aire.

Declaración de Seguridad.- Es el documento suscrito por el representante de un operador, mediante el cual éste asume la responsabilidad por la correcta aplicación de los procedimientos activos de seguridad y otras medidas preventivas, sobre la carga, provisiones, suministros, y repuestos, antes de que éstos sean embarcados en un vuelo.

Documentos Programáticos.- Es el conjunto de documentos que según la presente regulación son exigibles a cada tipo de operador, y que

describen las medidas de seguridad contra actos de interferencia ilícita y los lineamientos generales que orientarán sus procesos de instrucción, gestión de calidad, y manejo de crisis.

Emergencia en Seguridad de la Aviación Civil.- Es la situación de crisis en la cual como producto de actos humanos, se inicia o se hace inminente la materialización de daños personales o materiales graves.

Empresas de Servicios de Seguridad de Aviación.- Es toda persona jurídica que brinda servicios privados especializados en materia de seguridad de la aviación a los operadores de aeronaves, operadores de aeropuertos, agentes acreditados de carga y correo, y empresas de servicios auxiliares a la aviación civil, y que ha sido calificado como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Equipaje.- Son los artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el operador.

Equipaje de Bodega.- Es el equipaje facturado que se transporta en la bodega de una aeronave.

Equipaje de Mano.- Es el equipaje que se transporta en la cabina de una aeronave.

Equipaje de Transferencia entre Líneas Aéreas.- Es el equipaje de los pasajeros que deben hacer transbordo de la aeronave de un operador, a la aeronave de otro operador, durante su viaje.

Equipaje Facturado Acompañado.- Es el equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave, a bordo de la cual se halla el pasajero que lo presentó.

Equipaje Facturado No Acompañado.- Es el equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en la cual viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Estibación.- Es la operación de colocación o acomodación de todos los elementos que constituyen movimiento de carga sobre plataformas portátiles conocidas como estibas o paletas, siguiendo estándares técnicos de peso y dimensión, para facilitar su manejo y desplazamiento dentro de los almacenes de carga y bodegas de aeronaves. Equivale al término "paletización".

Expedidor Reconocido.-

- *Para Carga:* Es el originador de bienes para el transporte por vía aérea que ha establecido una relación comercial con un agente acreditado o con un operador de aeronaves.
- *Para Correo:* Es el originador de correo para el transporte por vía aérea por su propia cuenta que ha establecido una relación con la autoridad o administración postal autorizada.

En ambos casos se excluye de esta categoría a quienes por definición se consideran Agentes Acreditados, porque estos últimos deben encontrarse calificados por la Autoridad Aeronáutica. ("Ver "Agente Acreditado de Carga y Correo").

Gestión de Crisis.- Ver "Manejo de Crisis".

Inspección.- Es la aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos ilícitos contra la aviación.

Inspección Física.- Es la búsqueda o detección de objetos o elementos que puedan utilizarse para cometer actos ilícitos contra la aviación, mediante la aplicación directa de la percepción por los sentidos humanos sobre personas, equipajes, o carga.

Inspección de Aeronave.- Es la revisión completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.

LAG.- Es el acrónimo usado para referirse a "Líquidos, aerosoles y geles".

Manejo de Crisis.- Es la aplicación de medidas para la administración de situaciones de crisis.

- En situación de emergencia: Tiene como objetivo la detención inmediata de los daños en progreso.
- En situación de contingencia: Tiene como objeto recuperar y mantener la normalidad de las operaciones mientras se mitigan las condiciones de riesgo.

Medidas Preventivas.- Son todas las acciones previstas para disminuir la posibilidad de que ocurra un evento no deseado, o para darle respuesta oportuna y eficaz a su ocurrencia con un mínimo de impacto en las operaciones de la aviación civil.

Mercancías.- Véase "Carga".

Operación Aérea.- Es la parte de la operación de transporte aéreo comercial o no, correspondiente a la fase de aeronave en vuelo, comprendida desde el momento en el cual se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en el cual se abra

cualquiera de dichas puertas para el desembarque.

Operador de Aeropuerto.- Es toda persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera, a quien el Estado le ha otorgado una concesión para la explotación, administración, mantenimiento, y operación de un aeropuerto, en forma total o parcial, y para ejercer dichas funciones por sí mismo o por terceros.

Operador de Aeronave.- Es toda persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando la dirección técnica de la misma.

Pasajero en Conexión.- Es todo pasajero que llega a un aeropuerto luego de arribar en una aeronave para tomar otro vuelo de continuación hasta su destino final, y cuya permanencia en dicha instalación se cumple sin hacer uso de los controles migratorios ni aduaneros.

Pasajero en Tránsito.- Es todo pasajero que sale un aeropuerto en la misma aeronave en la cual ha arribado.

Pasajero Perturbador.- Es todo 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 una tripulación, y por consiguiente perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de una aeronave.

Pasajero Insubordinado.- Es toda persona que estando a bordo de una aeronave civil, entre el momento en el cual se cierran los accesos externos de la aeronave para disponerse al despegue hasta el momento en el cual éstos se abren luego del aterrizaje,

comete alguno de los actos que a continuación se mencionan:

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

Persona Deportada.- Es toda persona que habiendo sido admitida legalmente por las autoridades de un Estado, o que entró por medios ilícitos, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir del territorio de ese Estado.

Persona No Admitida.- Es toda persona a quien le es, o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes al momento de su arribo.

Plan de Contingencias.- Es el plan que contiene las medidas y procedimientos de actuación para varios niveles de amenaza, evaluaciones de riesgo, y las correspondientes medidas de seguridad que deben aplicarse con el propósito de prever y mitigar los sucesos así como preparar a todas las partes interesadas que tengan funciones y obligaciones en caso de que se realice un acto ilícito contra la aviación. Un plan de contingencia establece medidas de seguridad graduales que pueden aumentarse a medida que la amenaza aumenta. Puede ser un plan independiente o incluirse junto al Plan de Emergencia como parte del Plan de Manejo de Crisis.

Plan de Emergencia.- Es el plan que establece los procedimientos para la coordinación de la respuesta de diferentes dependencias (o servicios) de aeropuerto y de los organismos de la comunidad circundante que podrían ayudar a responder a una emergencia.

Programa de Manejo de Crisis.- Es el conjunto de acciones sistematizadas y lógicamente secuenciadas para dar respuesta a situaciones de emergencia y contingencias. (Ver "Manejo de Crisis").

Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita.- Es el documento mediante el cual un operador organiza en forma estructurada sus políticas, organización, y procedimientos activos y preventivos, adoptados para proteger a las operaciones de aviación civil nacional e internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Provisiones.- Son los alimentos, bebidas, otros suministros en seco y equipo

asociado utilizado a bordo de una aeronave.

Servicios Auxiliares del Transporte Aéreo.- Es el suministro de servicios técnicos especializados o actividades complementarias como apoyo al transporte aéreo y, que son realizados por personas jurídicas constituidas de conformidad con la Ley, con personal propio y calificado para cada servicio, de acuerdo a lo que establece el Mandato Constitucional Nro. 8, del 30 de Marzo del 2008.

Sistema de Gestión de la Seguridad de Aviación (SEMS).- Es la estructura creada y documentada para administrar la seguridad de aviación basándose en el cumplimiento de las exigencias mandatorias, el rendimiento de resultados, y la evaluación de vulnerabilidades y amenazas; su objetivo es la aplicación de las medidas de seguridad y procedimientos más eficientes y económicamente factibles para cada entorno operacional y asegurando la conformidad normativa local.

STEB.- Es el acrónimo usado para referirse a las bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida, que se usan para transportar envases con líquidos, aerosoles y geles adquiridos en las tiendas libres de impuesto (*duty-free*), como equipaje de mano en la cabina de pasajeros

Suministros:

- *Para consumo (aprovisionamiento):* Son mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de una aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la

aeronave, incluyendo el combustible y lubricantes.

- *Para llevar (mercancías):* Son mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación con miras a utilizarse luego del aterrizaje.

Trabajos Aéreos.- Es la operación de una aeronave en la cual ésta se dedica a servicios especializados tales como: agricultura, fotografía, levantamiento de información cartográfica, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, y anuncios publicitarios aéreos.

Verificación de Antecedentes.- Es la verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, si corresponde, como parte de la evaluación de idoneidad de un individuo para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Zona Aeronáutica.- Es el área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Zona de Seguridad Restringida.- Son todas las zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de equipajes, 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 aeronaves.

Zona Estéril.- Es el espacio que media entre el primer

puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado. (También se conoce como "Zona de Seguridad Restringida").

1544.005 Acceso a Inspectores de la Autoridad Aeronáutica.

- (a) Cada operador de aeronaves debe permitir a los inspectores de Autoridad Aeronáutica, en cualquier momento o lugar, el libre acceso a fin de realizar las inspecciones necesarias para verificar el cumplimiento de la presente regulación.

1544.010 Evidencias de Cumplimiento.

- (a) Todo operador de aeronaves proporcionará la documentación que evidencie el cumplimiento del Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, de la presente regulación, de su Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, de su Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad, de su Programa de Instrucción, y de su Plan de Emergencia y Contingencia.

1544.015 Registro de Novedades.

- (a) Todo operador de aeronaves deberá garantizar que:
- (1) Se mantengan o preserven los registros de novedades o bitácoras, por un mínimo de noventa (90) días hábiles.
 - (2) A solicitud de la Autoridad Aeronáutica, se ponga a su disposición los registros de novedades o bitácoras.
 - (3) Se envíe mensualmente a la Autoridad Aeronáutica, el reporte consolidado de los actos de interferencia ilícita y otros incidentes afines ocurridos dentro de sus operaciones, que se señalan en el literal (b) de esta sección y otros que la Autoridad

Aeronáutica considere necesario.

- (b) El reporte consolidado que se menciona en el numeral (3) del literal anterior, debe incluir como mínimo lo siguiente:

- (1) La cantidad y tipo de armas de fuego, explosivos o elementos similares, u otros artículos prohibidos, hallados durante cualquier proceso de inspección, y el método de detección que ha sido utilizado para el descubrimiento de cada uno de ellos.
- (2) La cantidad de actos e intentos de actos de interferencia ilícita ocurridos.
- (3) La cantidad de amenazas de bombas recibidas, de artefactos explosivos reales y artefactos explosivos simulados localizados, y de explosiones reales ocurridas.
- (4) La cantidad de incidentes ocurridos en vuelo y en tierra, con pasajeros perturbadores y pasajeros insubordinados.
- (5) Todas las denuncias presentadas por los usuarios de los servicios prestados.
- (6) Toda pérdida de tarjetas de identificación, o credenciales de acceso, por parte de su personal.
- (7) Todas las faltas de cumplimiento de las normas de seguridad cometidas por las personas portadoras de los permisos de acceso indicando a que empresa pertenecen, que hayan sido detectadas por el personal de seguridad del administrado.
- (8) Todo incidente con entidades del Estado y otras organizaciones.

1544.020 Cambio de Condiciones que afecten la Seguridad.

prescrito en la presente norma.

- (a) Todo operador de aeronaves seguirá los procedimientos estipulados en el literal (b) de la presente sección, una vez aprobados sus documentos según corresponda al tipo de operador, si se determina que ha ocurrido cualquiera de las siguientes condiciones:
- (1) Los procedimientos expuestos y las instalaciones y equipos descritos ya no son adecuados para las funciones de control actual.
 - (2) El contexto operativo de seguridad de la aviación descrito no es adecuado para responder a las condiciones y exigencias actuales.
 - (3) Cualquier cambio en la designación del representante de seguridad del operador de aeronaves.
 - (4) Si ocurre un cambio en el supuesto de la calificación del nivel de amenaza, la cual puede ser motivada por una situación dentro o fuera del entorno aeronáutico.
- (b) Si ocurre un cambio de condición según lo descrito en el literal (a) de la presente sección, el operador de aeronaves deberá:
- (1) Notificar inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica sobre dicha condición y especificar todas las medidas que se tomen con el objeto de mantener la seguridad adecuada hasta la modificación de sus documentos programáticos, según sea el caso.
 - (2) Presentar para la aprobación, una modificación o enmienda a los documentos, a fin de que se adapte a lo

1544.025 Falsificación y Tramitación Fraudulenta

- (a) Incurre en falsificación cualquier operador de aeronaves, o su representante, que efectúe u ordene cualquiera de las siguientes acciones:
- (1) Emisión de declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud de aprobación o enmienda de cualquiera de los documentos mandatorios, en virtud de la presente regulación.
 - (2) Anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier registro o reporte que se conserva, elabora o usa para demostrar el cumplimiento de la presente regulación.
 - (3) Reproducción o alteración, con propósitos fraudulentos, de cualquier documento, reporte, registro, fragmento de sus programas, credencial de identificación expedido en virtud a lo establecido en la presente regulación y otros que emita la Autoridad Aeronáutica.
- (b) La Autoridad Aeronáutica hará constar cualquier situación de hecho que corresponda a alguno de los supuestos previstos en el literal anterior, e iniciará el procedimiento administrativo correspondiente, sin perjuicio de las acciones civiles y penales a las que haya lugar.

1544.030 Historial de los Empleados, Verificación y Chequeo de Antecedentes Laborales y Buena Conducta.

- (a) La presente sección se aplica a todas aquellas personas que ingresen al proceso de

- reclutamiento, selección y contratación para cumplir funciones como personal de seguridad de la aviación del operador de aeronaves.
- (b) El operador de aeronaves designará a una persona que se haga responsable de revisar y controlar los resultados de la verificación y chequeo de antecedentes laborales y de buena conducta de los aspirantes a ser contratados como personal de seguridad de la aviación.
- (c) El operador de aeronaves deberá aplicar pruebas de confiabilidad e integridad al personal de seguridad de aviación antes de su contratación, y luego deberá aplicarlas recurrentemente cada veinticuatro (24) meses.
- (d) El operador de aeronaves debe verificar las cartas de referencia de empleos anteriores que hayan sido presentadas por el aspirante a ser contratado como personal de seguridad de la aviación.
- (e) El chequeo del historial de buena conducta ciudadana se realizará tomando como base la visita domiciliaria a la residencia del aspirante, para la verificación de los datos aportados en el formulario de solicitud de empleo, la entrevista a familiares y vecinos, y verificación de autenticidad de los certificados de honorabilidad.
- (f) El operador de aeronaves deberá asegurar que el personal que labora en operaciones de seguridad de aviación no desarrolle actividades lucrativas paralelas a sus responsabilidades de trabajo que sean incompatibles con éstas. En caso de producir lo antes señalado, deberá establecer correctivos oportunos y eficaces a fin de evitar su propagación.
- (a) Todo operador de aeronaves que utilice sistema de Rayos X para la inspección de equipajes de mano, de bodega, y de carga, deberá garantizar que:
- (1) Los equipos se encuentren aceptados por la Autoridad Aeronáutica, según la normativa dictada a tal fin.
 - (2) Se describa de manera específica el funcionamiento y operación de los equipos, en el documento programático de seguridad aprobado.
 - (3) El personal que opera los equipos de rayos X cumpla las limitaciones de tiempo de servicio, señaladas en su programa de seguridad. El personal de seguridad que opera los equipos no podrá permanecer en tal posición de trabajo más de 30 minutos continuos, y debe ser rotado para evitar su agotamiento. Igualmente en cada punto de inspección habrá el número suficiente de dosímetros para registrar la exposición a radiaciones de las personas que los operan.
 - (4) Se haga registro de la operación de inspección indicando todos los datos necesarios para asegurar la trazabilidad del procedimiento, de modo que pueda ser auditado por la Autoridad Aeronáutica.
 - (5) Se mantenga una copia de los resultados del estudio de radiación más reciente llevados a cabo por el ente competente reconocido, y deberá ponerlo a disposición de los inspectores de la Autoridad Aeronáutica en cada puesto de

1544.035 Uso de Equipos de Rayos X

- inspección donde se utilice este tipo de equipos y en la oficina del representante de seguridad del operador de aeronaves.
- (6) Si el sistema de Rayos X expone cualquier tipo de artículos de mano a una intensidad superior a la indicada por las instrucciones técnicas durante la inspección, el operador de aeronaves colocará una señal que indique a los pasajeros remover todo tipo de objetos que pudieran resultar afectados, antes de la inspección. Asimismo, si lo solicitan los pasajeros, se deberá inspeccionar sus pertenencias sin exponerlos a un sistema de Rayos X.
- (7) Establecer y poner en práctica un programa de entrenamiento inicial y recurrente de los operadores del sistema, el cual incluye entrenamiento en el uso eficiente y seguro del sistema de Rayos X y en la interpretación de imágenes para la identificación de armas y otros artículos peligrosos o prohibidos.
- (8) Establecer y poner en práctica un programa de mantenimiento del equipo de Rayos X, según las recomendaciones del fabricante, este mantenimiento será realizado por un personal técnico calificado por el fabricante o representante de los equipos en el país.
- (9) Se cumplen todos los requisitos de seguridad radiológica, establecidos por la Sub-Secretaría de Control, Investigación y Aplicaciones Nucleares (SCIAN), del Ministerio de Electricidad y Energía Renovable, de la República del Ecuador.
- (b) El operador de aeronaves informará anualmente a la Autoridad Aeronáutica la cantidad de equipos de Rayos X, su ubicación dentro de sus operaciones, las especificaciones de los equipos, y el responsable del mantenimiento de estos.
- (c) El operador de aeronaves deberá incluir en su programa de seguridad, los criterios de selección de equipajes de mano y equipajes facturados que deben ser abiertos para revisión física cuando las imágenes de Rayos X no den certeza de que no contienen elementos peligrosos o prohibidos.
- 1544.040 Uso del Pórtico Detector de Metales, y del Detector de Metales Portátil**
- (a) Todo operador de aeronaves que utilice sistemas de pórticos detectores de metales o detectores manuales de metales para la inspección de personas, deberá garantizar que:
- (1) Los equipos se encuentren aceptados por la Autoridad Aeronáutica, según la circular normativa dictada a tal fin.
- (2) Los lineamientos de instrucción destinados a los operarios del sistema, incluyan entrenamiento inicial y recurrente del uso del pórtico detector de metales y detectores portátiles de metales para la identificación de armas y otros artículos peligrosos.
- (3) La planificación de mantenimiento anual del pórtico de metales y de los detectores manuales según las recomendaciones del fabricante, sea realizado

por personal calificado por el fabricante o por el representante exclusivo de los equipos en el país.

- (b) El operador de aeronaves informará anualmente a la Autoridad Aeronáutica la cantidad de sistemas de pórticos detectores de metales o detectores manuales de metales para la inspección de personas, su ubicación dentro de sus operaciones, las especificaciones de los equipos y el responsable del mantenimiento de estos.

1544.045 Otros Sistemas de Detección

- (a) La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar a los operadores de aeronaves para que utilicen otros sistemas de detección para la inspección de personas y objetos, previa verificación de las características técnicas de dichos equipos, su ubicación dentro del sistema de seguridad del operador, y el cumplimiento de los principios de capacitación y mantenimiento señalados en la sección anterior. La autorización se emitirá luego de la aplicación del proceso establecido en la normativa dictada a tal fin por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) El operador de aeronaves que disponga de las tecnologías de detección no intrusiva consideradas en las secciones 1544.35, 1544.40 y 1544.45 (a), deberá establecer en sus documentos programáticos de seguridad, el plan de acción a ejecutar en caso de corte de fluido eléctrico o avería de los equipos en operación, para continuar la aplicación de los procedimientos de inspección de personas y objetos que ingresan a sus vuelos.

1544.050 Amenazas a la Seguridad de la Aviación y Procedimientos Preventivos.

- (a) Al recibir de una amenaza específica a la seguridad de un vuelo, el operador de aeronaves deberá:
- (1) Notificar de inmediato al Coordinador de Seguridad en Tierra (supervisor de seguridad del operador aéreo) y al Coordinador de Seguridad en Vuelo (comandante de aeronave) sobre la amenaza, la evaluación de la misma y las medidas de seguridad a ser aplicadas.
 - (2) Cerciorarse que el Coordinador de Seguridad en Vuelo notifique a los tripulantes sobre la amenaza, la evaluación de la misma y las medidas de seguridad a ser aplicadas.
- (b) Al recibir un aviso de bomba contra una aeronave en particular, todo operador de aeronaves intentará determinar si se encuentra o no algún explosivo o elemento incendiario a bordo del avión involucrado, realizando lo siguiente:
- (1) Aplicación de la lista de verificación y de los procedimientos previstos cuando una amenaza de bomba esté relacionada con una aeronave en vuelo o en tierra, dicha lista de verificación será incorporada en los manuales de las tripulaciones y en el Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del operador de aeronaves, así mismo proveerá información de los medios para atenuar el efecto de explosión en vuelo y el punto de mínimo de riesgo para cada tipo de aeronave en uso por el operador.
 - (2) Inspección a la aeronave en tierra antes del siguiente vuelo o, si

- la aeronave está en vuelo, inmediatamente tras su aterrizaje.
- (3) Si la aeronave se encuentra en tierra, informará al piloto al mando para realizar inmediatamente una inspección a la aeronave.
- (4) Si la aeronave está en vuelo, informará inmediatamente al piloto al mando sobre toda la información pertinente disponible de modo tal que se pueda llevar a cabo la acción de emergencia necesaria, procedimiento que deberá estar contemplado en su Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita.
- (c) Al recibir la información de haberse perpetrado un acto o la sospecha de un acto de interferencia ilícita, el operador de aeronaves notificará inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica y al operador de aeropuerto donde se encuentre la aeronave afectada por la amenaza. Si la aeronave afectada se encuentra en un espacio aéreo diferente al de la República del Ecuador, el operador de la aeronave afectada notificará también a las autoridades respectivas del Estado en cuyo territorio se encuentre la aeronave y, si ella está en vuelo lo notificará a las autoridades de control de tránsito aéreo del Estado en cuyo territorio va aterrizar.
- (d) El operador de aeronaves preparará un informe escrito después del incidente y lo entregará a la Autoridad Aeronáutica, como máximo dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a haber cesado la amenaza.
- 1544.055 Nivel de Amenaza.**
- (a) Todo operador de aeronaves vinculado a la aplicación del Capítulo B de la presente regulación, deberá indicar dentro de su Plan de Emergencia y Contingencia de Seguridad de la Aviación, los procedimientos a seguir para ajustarse a los diferentes niveles de amenaza a que puedan estar expuestos, teniendo en cuenta la localización de sus operaciones aeroportuarias, las condiciones políticas, zonas de conflicto, y cualquier otro criterio que le permita definir en qué situación se encuentra. Para establecer estos procedimientos, el operador debe seguir los lineamientos previstos por la Autoridad Aeronáutica en el Programa Nacional de Manejo de Crisis de seguridad de la Aviación.
- (b) El nivel de amenaza será declarado por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación, y las principales acciones de respuesta a las amenazas comprendidas en cada nivel serán comunicadas y orientadas por la Autoridad Aeronáutica. Los operadores de aeronaves deben dar cumplimiento a lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y a las normativas que a tal efecto sean dictadas, respecto a la gestión del riesgo en la seguridad de la aviación, para declarar sus políticas de ajuste en la gestión del riesgo y las medidas específicas que se incorporarán a sus operaciones para mitigarlo.
- (c) Sin perjuicio de lo establecido en el literal anterior, cada doce (12) meses el operador de aeronaves deberá realizar un estudio de seguridad que incluya la evaluación de las amenazas que afectan a sus operaciones, y presentar ante la Autoridad Aeronáutica dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la fecha de vencimiento del término semestral, un informe en el cual exponga los hallazgos relacionados con esta

evaluación, sus conclusiones, y las contramedidas y mitigantes establecidos para administrar el riesgo determinado y su impacto dentro del Sistema de Gestión de la Seguridad de Aviación (SeMS) que haya estructurado. Para el cumplimiento de esta responsabilidad, el administrado deberá seguir la metodología establecida por la Autoridad Aeronáutica en la normativa correspondiente.

- (d) Si la Autoridad Aeronáutica estima que ha habido cambios en las condiciones de seguridad, antes del vencimiento del término indicado en el literal anterior, podrá solicitar la realización extraordinaria e inmediata de un estudio de seguridad. Si es el operador quien estima que las condiciones de seguridad han variado, deberá notificarlo a la Autoridad Aeronáutica e inmediatamente iniciar el estudio de seguridad. En ambos casos, el administrado presentará el informe antes de los diez (10) días hábiles a haberse notificado la circunstancia sobrevenida, bajo la misma estructura y metodología del informe ordinario.

1544.060 Contratación de Servicios de Seguridad por el Operador de Aeronaves.

- (a) El operador de aeronaves que adopte como política corporativa la contratación de empresas de servicios de seguridad de aviación, deberá indicarlo en su Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita. La contratación de este servicio deberá ser directa entre el operador de aeronaves y la empresa prestadora del servicio de seguridad de la aviación, y no se admitirá ningún tipo de tercerización ni intermediación a través de otros operadores de aeronaves, ni de operadores

de servicios conexos o auxiliares del transporte aéreo.

- (b) El operador de aeronaves debe asegurarse que la empresa que le brinde servicios especializados de seguridad de aviación mediante contrato, posea la calificación de la Autoridad Aeronáutica y que sus especificaciones de seguridad de aviación le permitan prestar servicios en los aeropuertos donde le sean requeridos por el operador de aeronaves, en caso de ser una nueva estación de operación, debe tramitar la respectiva enmienda a las especificaciones para ser aprobada por la Autoridad Aeronáutica.
- (c) El operador de aeronaves debe informar a la Autoridad Aeronáutica la identificación, localización y nombre del representante legal de la empresa que le presta servicios de seguridad de aviación. Esta notificación debe hacerse dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la celebración del contrato. Igualmente debe tramitarse ante la Autoridad Aeronáutica la enmienda correspondiente a su Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita
- (d) Ningún operador de aeronaves podrá encargar a la empresa que le brinda servicios de seguridad de aviación, del cumplimiento de tareas adicionales que no estén incluidas estrictamente en la operación de seguridad contra actos de interferencia ilícita. La custodia física y control de acceso en instalaciones que no estén dentro de zonas de seguridad restringidas ni zonas aeronáuticas se podrá realizar con guardias de seguridad, mientras las actividades específicas de seguridad de aviación se realizarán con agentes. Se entenderá únicamente como

tareas operativas de seguridad contra actos de interferencia ilícita del operador de aeronave, la ejecución de los procedimientos previstos en sus documentos de seguridad desarrollados a partir de lo dispuesto en las secciones 1544.165, 1544.175, 1544.180 y 1544.190, de la presente regulación.

- (e) Los operadores de aeronaves son responsables directos del cumplimiento de las exigencias previstas en las secciones 1544.50 y 1544.55 respecto a los Coordinadores de Seguridad en Tierra, y los Agentes de Seguridad, aun cuando éstos sean provistos mediante contrato suscrito con empresas de servicios de seguridad de aviación.

1544.065 Cumplimiento de Normativas, Circulares y otros Documentos Informativos.

- (a) Todo operador de aeronaves deberá cumplir con toda normativa, circular, o documento informativo emitido por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Todo operador de aeronaves o persona que en su representación reciba una normativa, circular o documento informativo señalado expresamente como de "uso reservado", restringirá el acceso al contenido de dichos documentos a las personas con una estricta necesidad de conocerlas, y deberá manejarlas según las políticas establecidas en las normas sobre "Seguridad de Activos de Información AVSEC" que dicte la Autoridad Aeronáutica.

1544.070 Cláusula de Incumplimiento.

- (a) Cualquier operador, empleado, o persona comprendida dentro de la presente regulación o con alguna otra regulación derivada del Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que incumpla con la misma, con el Programa

de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del aeropuerto aprobado por la Autoridad Aeronáutica, o cometa cualquier acto que atente contra la seguridad de la Aviación Civil, podrá ser sometida al régimen sancionatorio establecido en la Codificación de la Ley de Aviación Civil, sin perjuicio de las acciones legales, administrativas o militares pertinentes.

CAPITULO - B - SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN: OPERADORES COMERCIALES

1544.105 Ámbito de Aplicación.

- (a) El presente capítulo establece las normas de seguridad de aviación contra actos de interferencia ilícita que aplican para:
- (1) Operadores aéreos certificados bajo la Parte 119 de las Regulaciones de Aviación Civil.
 - (2) Operadores aéreos operando bajo la Parte 129 de las Regulaciones de Aviación Civil, dentro de los términos dispuestos en la Sección 1544.215 de la presente regulación.
 - (3) Toda persona que se encuentre a bordo de aeronaves operadas bajo las Partes 121, 129 y 135 de las Regulaciones de Aviación Civil.

1544.110 Responsabilidades del Operador de Aeronaves en Materia de Seguridad de la Aviación

- (a) Todo operador de aeronaves será responsable de:
- (1) Elaborar y someter a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica, el Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del operador de aeronaves, el Programa de Instrucción de Seguridad de la

- Aviación, el Plan de Emergencia y Contingencia de Seguridad de la Aviación, y el Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación.
- (2) Estructurar un sistema de gestión de seguridad de la aviación (SeMS) que integre los procedimientos de seguridad contra actos de interferencia ilícita y de detección de sustancias ilícitas, con las políticas y el proceso de entrenamiento del personal dispuestas en su Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación, las políticas y los procedimientos estructurados en su Plan de Emergencia y Contingencia de Seguridad de la Aviación, y las políticas y el proceso estructurado en su Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación, a fin de proveer resultados eficaces y eficientes en cuanto al rendimiento de resultados y la inversión de recursos a partir del análisis permanente de amenazas y vulnerabilidades, y la administración de los riesgos; este sistema debe mantenerse actualizado a fin de que sea presentado a la Autoridad Aeronáutica para ser auditado.
- (3) Designar a un representante de seguridad encargado de la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en el Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del operador de aeronaves.
- (4) Establecer o designar personal encargado, en cantidad suficiente para cumplir de forma eficaz con los procedimientos y medidas de seguridad, de acuerdo con las disposiciones previstas en el programa de seguridad del operador de aeronaves.
- (5) Asegurar que se defina y asigne el presupuesto necesario para cumplir con las responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil del operador aéreo.
- (6) Acatar y poner en práctica las disposiciones y normativas emitidas por la Autoridad Aeronáutica, en materia de seguridad de la aviación del operador aéreo.
- (7) Cumplir con todas las responsabilidades adicionales que le correspondan según la presente regulación.
- (b) Ningún operador de aeronaves podrá realizar sus actividades, sin antes haber hecho constar el cumplimiento de las estipulaciones contenidas en la presente regulación, y que la Autoridad Aeronáutica así lo haga constar expresamente.
- 1544.115 Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del Operador de Aeronaves: Forma, Contenido, Responsabilidad y Disponibilidad.**
- (a) Todo operador de aeronaves, debe adoptar y poner en ejecución un Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita que:
- (1) Represente la implantación efectiva de un Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación (SeMS) dentro de su organización operativa.
- (2) Describa las medidas dispuestas para

- proteger la seguridad de las personas y los bienes, así como también el equipaje facturado, la carga y el correo que viajan por vía aérea, contra actos delictivos y actos de interferencia ilícita.
- (3) Esté presentado y firmado por la máxima autoridad o funcionario del operador de aeronaves.
- (4) Incluya los elementos señalados en el literal (c) de la presente Sección, según corresponda;
- (5) Haya sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Todo operador de aeronaves deberá seguir las orientaciones requeridas para la implementación efectiva del Sistema de Gestión de la Seguridad de Aviación (SeMS) correspondiente a su tipo de operación que establezca la Autoridad Aeronáutica, en la normativa correspondiente.
- (c) Todo Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia ilícita del operador de aeronave deberá incluir como mínimo lo siguiente:
- (1) Los procedimientos y los equipos utilizados para efectuar las funciones de inspección de los pasajeros y su equipaje de mano.
- (2) Los procedimientos y los equipos utilizados para efectuar las funciones de inspección y protección de la aeronave en tierra.
- (3) Los procedimientos usados para cumplir los requisitos aplicables al personal operativo que ingresa a la aeronave.
- (4) Los procedimientos para prevenir y dar respuesta a las situaciones de peligro producidas por pasajeros perturbadores y pasajeros insubordinados a bordo de las aeronaves en vuelo y en tierra.
- (5) Los procedimientos de seguridad aplicables a la carga y correo aéreo, y al ingreso de suministros, provisiones, y partes de repuesto de la aeronave, siguiendo estrictamente los lineamientos establecidos en la Parte 109 de las Regulaciones de Aviación Civil correspondientes al operador de aeronaves.
- (6) Disposiciones para el manejo seguro y la protección del equipaje de bodega.
- (7) Los procedimientos dispuestos para el uso de sistemas de Rayos X, sistemas de detección de metales, y otras tecnologías de detección no intrusiva.
- (8) Otros procedimientos para el cumplimiento de las disposiciones que establezca la Autoridad Aeronáutica en esta materia.
- (d) Todo operador de aeronaves mantendrá por lo menos una copia completa de su Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita aprobado por la Autoridad Aeronáutica, en la oficina del representante de la seguridad del operador de aeronaves y ponerla a disposición para cualquier revisión a solicitud de los inspectores designados por la Autoridad Aeronáutica.
- (e) Todo operador de aeronaves debe:
- (1) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial referida a las operaciones de seguridad del operador de aeronaves.
- (2) Ceñirse estrictamente a las disposiciones contenidas en las normas establecidas por

la Autoridad Aeronáutica respecto a “Seguridad de los Activos de Información AVSEC”, y a las políticas declaradas respecto a esta materia en su programa de seguridad.

- (f) Todas las medidas de seguridad establecidas y declaradas por el operador de aeronaves en su Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, serán desarrolladas en detalle a través de Procedimientos Normalizados de Seguridad (PNS). Estos deberán documentarse en forma escrita obedeciendo a un proceso de estandarización que deberá detallarse en el programa de seguridad del operador de aeronaves, y deberán ser compaginados en forma sistemática para ser consultados durante la realización de las operaciones y para ser exhibido a la Autoridad Aeronáutica cuando sea solicitado por ésta.

1544.120 Presentación y Aprobación del Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del Operador de Aeronaves

- (a) Todo operador de aeronaves que solicite la aprobación de un Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita sujeto a la presente regulación, presentará su proyecto ante la Autoridad Aeronáutica, con noventa (90) días hábiles de antelación al inicio estimado de cualquier tipo de operaciones.

1544.125 Solicitud de enmienda del Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, por parte del Operador de Aeronaves.

- (a) Todo operador de aeronaves que solicite la aprobación de una modificación al Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita presentará la solicitud dirigida a la Autoridad Aeronáutica.

- (b) La solicitud de modificación al Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, si se determina que:
- (1) La seguridad de la aviación civil y el interés público así lo requieren.
 - (2) La modificación propuesta mantiene el nivel de seguridad exigido, y constituye en sí misma una solución idónea a un problema sobrevenido en materia de seguridad de la aviación.

1544.130 Enmienda del Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, por parte de la Autoridad Aeronáutica.

- (a) La Autoridad Aeronáutica requerirá al administrado, la modificación el Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita de operador de aeronaves que haya sido aprobado con anterioridad, si se llega a determinar que la seguridad y el interés público se encuentra afectado y se requiere dicha modificación.

1544.135 Plan de Emergencia y Contingencia.

- (a) Todo operador de aeronaves deberá desarrollar e implementar un Plan de Emergencia y Contingencia en Seguridad de la Aviación para enfrentar y dar respuesta a las crisis derivadas de los actos de interferencia ilícita, accidentes e incidentes aéreos, etcétera, en los cuales se encuentren involucradas las operaciones del operador aéreo.
- (b) Para la evaluación, aprobación y modificación del Plan de Emergencia y Contingencia del operador de aeronaves, se aplicara lo previsto en las secciones 1544.125, 1544.130, y 1544.135.
- (c) Todo operador de aeronaves deberá conocer los procedimientos de emergencia

y contingencia de los aeropuertos en los cuales opera, en lo que respecta a su participación en los distintos planes que estén previstos en dicha instalación y su área de influencia operacional. Igualmente, estará en condiciones de enviar un representante competente al Centro de Operaciones de Emergencia y Contingencia (COEC) del aeropuerto, en caso de que suceda un acto de interferencia ilícita en el cual se encuentre afectada alguna de sus aeronaves, o en cualquier caso que le sea requerida su participación.

1544.140 Programa de Instrucción.

- (a) Todo operador de aeronaves elaborará e implementará el Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación siguiendo las pautas y orientaciones previstas en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación en Seguridad de la Aviación, con el fin de administrar y garantizar la adecuada capacitación a los empleados que tengan responsabilidades directas en la aplicación de medidas y de seguridad para prevenir y responder ante actos de interferencia ilícita, y también a los empleados con responsabilidades indirectas respecto a esta materia.
- (b) El programa de instrucción deberá contener:
- (1) Contenido y duración de los planes de capacitación.
 - (2) Responsabilidades respecto a la custodia de los registros de la instrucción dictada.
 - (3) Designación de la persona responsable del cumplimiento del programa de instrucción.
 - (4) Las categorías de entrenamiento según lo indicado en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación en
- Seguridad de la Aviación.
- (5) Las responsabilidades del instructor, metodología para la evaluación y certificación de los entrenamientos, condiciones básicas en las instalaciones utilizadas para la capacitación, archivos y registros.
 - (6) Los cursos de entrenamiento especificarán sus objetivos generales, así mismo estarán divididos en módulos con sus respectivos objetivos por módulo y cada módulo debe identificar su correspondiente contenido.
 - (7) Medidas para controlar y asegurar la calidad del proceso de instrucción del personal.
 - (8) Cualquier otro requisito establecido por la Autoridad Aeronáutica en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación, y en la correspondiente normativa.
- (c) Además de lo señalado en el literal anterior, el programa de instrucción debe prever la capacitación relacionada con factores humanos en las actividades de seguridad de aviación, para garantizar la eficiencia y eficacia operativa de las personas comprometidas en su ejecución.
- (d) Todo instructor en materia de seguridad de la aviación civil, requerido por el operador de aeronaves para impartir capacitación de acuerdo a su programa de instrucción en seguridad de la aviación, debe contar con la correspondiente certificación por parte de la Autoridad Aeronáutica según lo dispuesto en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación en Seguridad de la Aviación.

1544.145 Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad.

- (a) Todo operador de aeronaves elaborará e implementará el Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad siguiendo las pautas y orientaciones prevista en el Programa Nacional de Gestión de la Calidad en Seguridad de la Aviación, para garantizar el efectivo cumplimiento del Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, y demás documentos programáticos y regulatorios vigentes relacionados con esta materia.
- (b) El Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad del operador de aeronaves, incluirá información detallada respecto a la estructura, responsabilidades, procesos y procedimientos que promuevan una cultura de mejoramiento y perfeccionamiento continuo de la seguridad de la aviación.

1544.150 Representante de Seguridad de Aviación del Operador de Aeronaves.

- (a) Todo operador de aeronaves deberá designar en el Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita a una persona con poder de decisión acreditado en el organigrama estructural de la empresa, que cumpla exclusivamente las funciones de representante de seguridad de la aviación, quien será el responsable de la protección contra actos de interferencia ilícita en sus operaciones. El representante de seguridad de aviación no podrá compartir sus funciones con otras responsabilidades dentro de la estructura del operador de aeronaves.
- (b) Cualquier cambio en la designación deberá ser comunicada a la Autoridad Aeronáutica dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a su contratación,

mediante una carta de nombramiento suscrita por el representante legal del operador de aeronaves señalando el tipo de relación jurídica entre él y su representante de seguridad de aviación, en la cual conste que sus únicas funciones para su contratante están relacionadas con el cumplimiento de las responsabilidades establecidas en el literal (d) de esta sección.

El representante de seguridad de aviación deberá servir como contacto principal del operador de aeronaves para efectos de las actividades inherentes a la seguridad de la aviación y a las comunicaciones con la Autoridad Aeronáutica.

- (c) Toda persona que se desempeñe o proponga desempeñarse como representante de seguridad de Aviación para un operador de aeronaves, deberá cumplir con lo siguiente:

- (1) Poseer la certificación de competencias profesionales otorgada por la Autoridad Aeronáutica para ejercer las funciones de representante de seguridad de aviación del operador de aeronaves.
- (2) Demostrar haber recibido la capacitación exigida en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de Aviación para ocupar cargos de nivel gerencial, en institutos académicos nacionales o internacionales reconocidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Haber recibido capacitación en materia de gestión de procesos y técnicas gerenciales, en institutos académicos nacionales o internacionales

- reconocidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (4) Poseer experiencia de cinco (5) años como mínimo en el área de la supervisión o gestión de la seguridad de la Aviación Civil.
 - (5) Estar familiarizado con las operaciones de una aerolínea.
 - (6) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, del Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación, del Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, y del Plan de Emergencia y Contingencia del operador de aeronaves.
 - (7) Estar familiarizado con las leyes y Regulaciones de Aviación Civil (RDACs) aplicables en materia de seguridad de la aviación civil (AVSEC).
- (d) Corresponde al representante de seguridad del operador de aeronaves, las siguientes responsabilidades:
- (1) Llevar a cabo un primer estudio general de seguridad, así como inspecciones periódicas de las actividades del operador de aeronaves.
 - (2) Realizar los estudios, inspecciones e investigaciones de conformidad con los procedimientos establecidos en su Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación.
 - (3) Advertir las fallas graves de seguridad y adoptar las medidas correctivas apropiadas en forma oportuna.
 - (4) Realizar un estudio y mantenerlo actualizado, donde se evidencie la necesidad de personal para atender de forma efectiva el volumen de las operaciones de seguridad que desarrolle el operador de aeronaves, de acuerdo a lo establecido en su programa de seguridad, y teniendo en cuenta las necesidades de administración del recurso humano.
 - (5) Preparar, ampliar o modificar el Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, el Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación, el Programa de Instrucción en Seguridad de Aviación, y el Plan de Emergencia y Contingencia del operador de aeronaves, para corregir las deficiencias y cubrir las necesidades existentes.
 - (6) Asegurar que el Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del operador de aeronaves, esté actualizado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
 - (7) Supervisar y vigilar el cumplimiento del Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del operador de aeronaves.
 - (8) Mantener una comunicación eficaz entre el operador de aeronaves y los representantes de las autoridades de seguridad del Estado correspondientes.
 - (9) Estimular el conocimiento del concepto de seguridad de aviación por parte de todas las personas que trabajan en las operaciones de la aerolínea.

- (10) Asegurar que las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en las actividades del operador de aeronaves, reciban el entrenamiento adecuado según lo dispuesto en su Programa de Instrucción de Seguridad de Aviación.
- (11) Verificar la ejecución de los procedimientos para la inspección de pasajeros, de equipajes de mano, de equipajes de bodega, de carga aérea, y suministros a las aeronaves, a fin de lograr que dichas actividades se efectúen de forma efectiva, de acuerdo a lo exigido en la presente regulación.
- (12) Promover y exigir que se disponga de medios eficaces para hacer frente a las amenazas y eventos relacionados con actos de interferencia ilícita.
- (13) Llevar un registro de todos los eventos de interferencia ilícita que afecten a las operaciones de la aerolínea, incluidas las amenazas de bomba, y de todas las armas y artefactos peligrosos hallados durante la inspección de los pasajeros, el equipaje, y la carga, para comunicarla oportunamente a la Autoridad Aeronáutica.
- (14) Iniciar las indagaciones tan pronto como se tenga conocimiento o sospeche que una aeronave despachada ha estado comprometida en un acto de apoderamiento ilícito, o un accidente que pueda haber sido provocado por un acto de sabotaje. En tales circunstancias, es preciso actuar rápidamente a fin de obtener la información que pueda indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar una repetición.
- (15) Evaluar y adoptar las medidas de seguridad especiales durante los períodos en los cuales el nivel de amenaza es alto, de acuerdo a la situación de peligro o riesgos en rutas y vuelos críticos.
- (16) Supervisar el trabajo eficiente y oportuno de la compañía de seguridad de la aviación que brinda dicho servicio al operador de aeronaves.
- (17) Evaluar y proponer la adopción de medidas de seguridad especiales durante periodos de gran amenaza de acuerdo a la situación de peligro o riesgos en rutas y vuelos críticos.
- (18) Cualquier otra responsabilidad que guarde relación directa con sus actividades de seguridad de aviación.
- (e) No podrán ser designados como representante de seguridad de aviación del operador de aeronaves, quienes:
- (1) No cumplan con lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
 - (2) Hayan sido separados de cargos relacionados con la industria de la aviación civil, tanto en el ámbito público como privado, por haber cometido faltas graves o delitos dentro del cumplimiento de sus funciones.
 - (3) Quienes tengan la condición de servidores públicos, policiales o militares, al momento de la designación.
 - (4) Quienes posean títulos accionarios o condición

de representante legal de empresas prestadoras de servicios de seguridad de la aviación.

- (f) Para la designación del representante de seguridad de aviación, el operador de aeronaves deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Seguridad de Aviación para la designación de personal gerencial, y adicionalmente cumplir con lo prescrito en la sección 1544.135 de la presente regulación.
- (g) Todo operador de aeronaves mantendrá un registro del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección el cual deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica cuando le sea requerido.

1544.155 Coordinador de Seguridad en Tierra (CST), del Operador de Aeronaves.

- (a) Todo operador de aeronaves debe:
 - (1) Designar a una persona como Coordinador de Seguridad en Tierra (CST), con nivel de supervisor según la clasificación dispuesta en el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, quien será el encargado de que se cumplan los procedimientos y tareas específicas según lo estipulado en el programa de seguridad del operador.
 - (2) Designar al piloto al mando como Coordinador de Seguridad en Vuelo (CSV), quien será el encargado de que se cumplan los procedimientos de seguridad estipulados en el programa de seguridad del operador.
- (b) Todo operador de aeronaves, al momento de designar los

coordinadores de seguridad en tierra, deberá:

- (1) Notificarlo a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes, con el fin de verificar los requisitos de idoneidad, competencias, y experiencia profesionales, establecidos en esta sección.
- (2) Disponer de una cantidad suficiente de coordinadores de seguridad en tierra que permita atender de manera efectiva la coordinación y supervisión de sus operaciones de vuelo en cada estación donde opere, considerando los aspectos de administración del recurso humano. Para la ejecución de este requerimiento, deberá designarse un (1) Coordinador de Seguridad en Tierra para garantizar la integridad de cada operación de una aeronave en plataforma; en caso de que dos (2) aeronaves del mismo operador se encuentre en plataformas contiguas, se permitirá que un CST atienda simultáneamente las dos (2) operaciones.
- (c) Al momento de designar a una persona como coordinador de seguridad en tierra, el operador de aeronaves deberá cerciorarse de que cumpla con los requisitos básicos establecidos en el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, para el nivel de supervisor y adicionalmente se les exigirá:
 - (1) Poseer una experiencia como mínimo de dos (2) años en el área de seguridad de la aviación, como agente.
 - (2) Contar con el entrenamiento requerido

- para el cargo de conformidad a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación en Seguridad de la Aviación, y en el Programa de Instrucción del operador de aeronaves aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Haber obtenido la correspondiente certificación de competencias profesionales otorgada por la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Los operadores de aeronaves deben establecer dentro de su programa de seguridad las responsabilidades atribuidas a los coordinadores de seguridad en tierra, dentro de las cuales se mencionan:
- (1) Supervisar el adecuado desarrollo de las operaciones de seguridad del operador de aeronaves, de acuerdo a lo establecido en su programa de seguridad considerando las particularidades de los aeropuertos donde se opere.
- (2) Vigilar y coordinar la distribución del trabajo de los agentes de seguridad utilizados en las labores de seguridad.
- (3) Ejercer la delegación del representante de seguridad de aviación del operador de aeronaves, en las actividades que se encuentren bajo su supervisión.
- (4) Tomar las decisiones necesarias a fin de solventar las posibles deficiencias de los controles y medidas de seguridad encontradas durante las operaciones.
- (5) Reportar al representante de seguridad de aviación del operador de aeronaves las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades asignadas.
- (6) Establecer las coordinaciones necesarias con los diferentes organismos y empresas relacionadas con la operación del operador de aeronaves.
- (e) Ningún operador de aeronaves podrá asignar tareas adicionales al personal de coordinadores de seguridad en tierra que se encuentre en cumplimiento de sus funciones, que pudieran afectar la eficacia y eficiencia de los controles o procedimientos de seguridad en ejecución.
- (f) Todo operador de aeronaves mantendrá un registro del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección el cual deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica cuando le sea requerido.
- (g) Para la designación del Coordinador de Seguridad en Tierra, el operador de aeronaves deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil para la designación de personal de supervisores, y adicionalmente cumplir con lo prescrito en la sección 1544.30 de la presente regulación.

1544.160 Agentes de Seguridad de Aviación del Operador de Aeronaves

- (a) Todo operador de aeronaves que requiera emplear a una persona para actúe como agente de seguridad de aviación dentro de sus operaciones, se asegurará de que:
- (1) Se someta a un proceso de selección y contratación establecido por parte del administrado

- contratante siguiendo los lineamientos contenidos en el Programa Nacional de Instrucción y Certificación de Seguridad de la Aviación y en la presente regulación.
- (2) Cumpla con un programa de capacitación teórica y de entrenamiento en el trabajo aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Posea la correspondiente certificación de competencias profesionales otorgada por la Autoridad Aeronáutica.
- (4) Demostrar que posee el perfil requerido para cumplir con las tareas del puesto, según lo previsto en el Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita del operador de aeronaves.
- (b) El perfil del personal agentes de seguridad de aviación del operador de aeronaves deberá cumplir con los requisitos básicos establecidos en el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; adicionalmente se les exigirá cumplir con lo prescrito en la sección 1544.30 de la presente regulación.
- (c) El cumplimiento de los requisitos de capacitación y calificación de las personas que sean contratadas por primera vez como agentes de seguridad de aviación, gozarán de un diferimiento máximo de noventa (90) días para su verificación. Luego de este término, si tales procesos no han sido concluidos, el operador de aeronaves no podrá asignarles responsabilidades de trabajo dentro de zonas de seguridad restringidas ni en zonas aeronáuticas.
- (d) Todo operador de aeronaves mantendrá un registro del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección el cual deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica cuando le sea requerido.
- 1544.165 Inspección de Pasajeros y Equipajes de Mano.**
- (a) Todo operador de aeronave efectuará las siguientes funciones de control y seguridad de los pasajeros y sus equipajes de mano:
- (1) Cerciorarse de que el equipaje de mano a ser ingresado en la aeronave sea inspeccionado por un personal calificado para detectar los siguientes artículos:
- (i) Cualquier otro objeto cortante, punzante, punzo-cortante, o contundente, que razonablemente puedan poner en peligro a la seguridad de los pasajeros, tripulantes y del vuelo en general.
- (ii) Cualquier sustancia peligrosa (tóxica, corrosiva, o irritante), envasada con o sin presión, capaz de causar afectación severa a las personas, al igual que cualquier sustancia explosiva, comburente, o de alta inflamabilidad.
- (iii) Cualquier objeto o elemento que cause fundados indicios de contener o constituir un agente patógeno.

- (iv) Armas de fuego, o réplicas de estas.
- (v) Artefactos que emitan descargas eléctricas paralizantes.
- (vi) Artefactos o elementos que puedan ser utilizados para inmovilizar físicamente o dificultar el desplazamiento a las personas.
- (2) Sólo permitir que los pasajeros ingresen al vuelo llevando envases contentivos de líquidos, aerosoles y geles (LAG), que cumplan con las exigencias y excepciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica en la normativa correspondiente.
- (3) Los LAG adquiridos en las tiendas libres de impuesto (duty-free) y a bordo de las aeronaves deberán cumplir con las exigencias y excepciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica en la normativa correspondiente.
- (4) El uso de fundas especiales a prueba de manipulación indebida (STEB) para el transporte de LAGs en la cabina de pasajeros, estará normalizada por la Autoridad Aeronáutica en la normativa correspondiente al transporte de estas sustancias y objetos en la cabina de pasajeros.
- (5) Las dudas respecto al riesgo de transporte de sustancias peligrosas en la cabina de pasajeros, serán resueltas atendiendo a lo previsto en la Parte 175 de las Regulaciones de Aviación Civil, y a las Instrucciones Técnicas Sobre Mercancías Peligrosas (Doc. OACI-9284).
- (b) Aplicar procedimientos especiales de revisión y control a objetos que viajen como equipaje de mano, tales como:
- (1) Objetos de culto religioso
 - (2) Obras de arte
 - (3) Equipos o instrumentos médicos
 - (4) Artículos de salvamento y rescate
 - (5) Pruebas científicas
 - (6) Animales vivos (mascotas)
- 1544.170 Porte y Transporte de Armas de Fuego.**
- (a) Ningún operador de aeronaves podrá permitir a ningún pasajero o tripulante portar armas de fuego, ya sea oculta o no, salvo a lo autorizado en la presente regulación.
- (b) El operador de aeronaves podrá aceptar el transporte de un arma de fuego, en el compartimiento de carga si se cumplen los siguientes requisitos:
- (1) Que la persona que la porta, tenga el permiso emitido por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.
 - (2) Que bajo coordinación con el aeropuerto y un funcionario de seguridad del Estado, se verifique que el arma de fuego que se va a transportar está descargada.
 - (3) Que sea transportada en un contenedor apropiado y seguro para el transporte aéreo.
- (c) Para los casos de tenencia de armas de fuego a bordo de aeronaves por parte de agentes de organismos de seguridad de Estado que viajen como escolta de una persona bajo custodia por encontrarse sometida a proceso judicial, deportada o inadmitida, se deberá garantizar el cumplimiento de

lo establecido en la sección 1544.170 de la presente regulación.

1544.175 Seguridad de las Aeronaves

- (a) Todo operador de aeronave efectuará las siguientes funciones de control y seguridad de las aeronaves:
- (1) Demarcar el perímetro de seguridad de la aeronave en plataforma, y proporcionar el recurso humano (agentes) para la custodia del mismo.
 - (2) Verificar que toda persona que vaya a ingresar al perímetro de seguridad de una aeronave o al interior de esta, por razones de trabajo, posea la identificación correspondiente y la tarjeta de circulación aeroportuaria (TCA) con el código de acceso y la vigencia correspondiente.
 - (3) Prohibir el acceso de personas no autorizadas a las aeronaves.
 - (4) Efectuar chequeo de seguridad al personal autorizado por el operador aéreo, excepto tripulantes, que solicite acceder a la aeronave al igual que los bultos y paquetes que porten al momento del ingreso.
 - (5) Impedir el acceso de personal de otras empresas que no presten servicio a las aeronaves.
 - (6) Supervisar la circulación de personas y el ingreso de toda clase objetos o materiales, hacia y desde la aeronave, para impedir la introducción de elementos u objetos prohibidos a ésta.
 - (7) Permitir, bajo un estricto control de seguridad, al personal autorizado de mantenimiento transportar en el compartimiento de carga de una aeronave cualquiera de los artículos que son considerados como prohibidos que sean de uso aeronáutico.
 - (8) Aplicar medidas de seguridad al recibir envíos para provisiones y suministros asegurándose que al ser cargados a bordo de la aeronave hayan sido correctamente asignados a ese vuelo, inspeccionados y se hayan aplicado las medidas de seguridad durante el transporte y la entrega.
 - (9) Cerciorarse que la carga y el equipaje facturado, transportado a bordo de la aeronave, no haya sido manipulado de manera subrepticia, o no autorizada, y en caso de existir al menos la sospecha razonable de que ha sido manipulada o intervenida en esas condiciones, que se impida su embarque sin antes haber sido chequeada nuevamente en condiciones satisfactorias.
 - (10) Cerciorarse de que sólo empleados directos del operador de aeronaves o sus representantes debidamente autorizados tengan acceso a cualquier tipo de compartimentos para equipaje facturado, o para carga, en la aeronave.
 - (11) Efectuar inspecciones de seguridad de las aeronaves estacionadas. En el caso de las aeronaves que pernoctan en una base, asegurar o cerrar todas las puertas de acceso de carga, pasajeros, servicio de cocinas y mantenimiento que no requieran estar abiertas durante la permanencia en tierra de la aeronave.

- (12) Cuando se realicen operaciones con aeronaves en la plataforma remota, que requiera del traslado de los pasajeros en vehículos desde la aeronave al terminal o viceversa, deberá realizarse una inspección del vehículo utilizado para el traslado de los pasajeros.
- (13) Efectuar una inspección a la aeronave antes de ponerla en servicio, antes de cada vuelo, después de cada vuelo y tras haberse quedado sin custodia. Este procedimiento se realizará de acuerdo a la lista de verificación descrita en el programa de seguridad del operador, debiendo tener en cuenta lo siguiente:
- (i) El personal que efectúa la inspección debe estar familiarizado con la aeronave, y deberá notificar a las autoridades correspondientes en caso de detectar artículos sospechosos.
 - (ii) Asegurarse que los pasajeros que desembarcan no dejen objetos o artículos prohibidos a bordo, u ocultos en los diferentes compartimientos de la aeronave que dispone la aeronave.
 - (iii) Efectuar una inspección visual de las áreas exteriores accesibles de la aeronave para detectar la posible presencia de artículos que no pertenezcan a éstas.
- (iv) Antes de embarcar la carga y el equipaje de bodega, revisar los compartimientos de la aeronave para determinar la existencia de artículos extraños que no le pertenezcan.
 - (v) El operador de la aeronave deberá disponer vigilancia para la aeronave en la plataforma, con el fin de asegurarse que no exista acceso sin autorización a ella.
 - (vi) El personal de seguridad deberá resguardar en todo momento todas las entradas de la aeronave que requieran estar abiertas y controlar al personal y sus pertenencias en uso dentro de las mismas.
 - (vii) Vigilar el trabajo y el patrón de circulación de las personas encargadas la limpieza de las aeronaves antes del vuelo.
- 1544.180 Seguridad del Equipaje de Bodega.**
- (a) Todo operador de aeronave efectuará las siguientes funciones de control y seguridad del equipaje de bodega:
 - (1) Proteger el equipaje de bodega que haya de transportarse en vuelos, contra interferencias no autorizadas, desde el punto de su presentación por el pasajero hasta que se cargue a bordo de la

- aeronave, y luego hasta que sea entregado al pasajero correspondiente en el destino final.
- (2) Implementar las medidas necesarias para asegurar que el equipaje facturado y el de transbordo destinado a ser transportado en la bodega de carga de una aeronave sea inspeccionado por el operador del aeropuerto, de la aeronave, o por las autoridades de seguridad del Estado, antes de ser cargado a bordo de la aeronave.
- (3) Establecer procedimientos para conciliar a los pasajeros con su equipaje facturado, y que no se transporte el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje sea sometido a controles de seguridad apropiados.
- (4) Impedir que se introduzcan artículos peligrosos no autorizados o sustancias prohibidas a bordo de la aeronave durante el proceso de transferencia del equipaje de bodega, y aplicar controles de seguridad adecuados para impedirlo.
- (5) Establecer medidas de control para asegurar que a bordo de la aeronave únicamente sea embarcado el equipaje de bodega y la carga, cuyo transporte haya sido autorizado de conformidad con los requisitos generales de seguridad de aviación y los procedimientos de control establecidos en el programa de seguridad del operador de aeronaves.
- (6) Impedir que se introduzcan subrepticamente y sin autorización, maletas o equipajes en las cintas transportadoras, carros o vehículos; y que el equipaje cargado en los carros de transporte de equipaje facturado, permanezca bajo vigilancia continua en los tramos de desplazamiento desde los puntos de chequeo hasta los compartimientos de carga de las aeronaves.
- (7) Asegurar que el pasajero que sea solicitado por autoridades de seguridad del Estado, o por el personal de seguridad del operador de aeronaves o del operador de aeropuertos, para practicarle inspección física de equipaje facturado, sea trasladado con escolta desde la zona estéril de embarque a la zona de seguridad restringida donde se hace la operación de revisión y distribución de maletas, y luego de finalizada la revisión, que éste sea llevado a la sala de embarque pasando por los puntos de chequeo de seguridad que corresponden.
- (8) Dar cumplimiento a cualquier otra medida de seguridad que implemente y disponga la Autoridad Aeronáutica para impedir actos de interferencia ilícita en la aviación civil del Ecuador.

1544.185 Medidas de Seguridad de la Cabina de Mando

- (a) Todo operador de aeronave deberá aplicar las siguientes medidas de seguridad para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes durante el vuelo:

- (1) Garantizar que en todas las aeronaves para las cuales la Autoridad Aeronáutica haya dispuesto la necesidad de control de acceso en la cabina de mando, el seguro de la puerta de la cabina de mando se encuentren operativos y se utilicen de manera obligatoria. El aseguramiento de estas puertas sólo deberá poder hacerse desde el interior de la cabina de mando.
- (2) Durante la reunión informativa de las tripulaciones antes del vuelo se deberá mencionar los procedimientos en caso de producirse algún acto de interferencia ilícita, así como la forma en que se notificara de manera discreta a la tripulación de mando sobre cualquier irregularidad en la cabina de pasajeros.
- (3) No permitir el ingreso a la cabina de mando, de personas ajenas a la operación del vuelo.
- (4) Realizar la revisión de las aeronaves con fines de seguridad, previo al embarque de los pasajeros y carga, y luego de esta operación, debe mantener la esterilidad de la aeronave para su próximo vuelo.
- (5) Garantizar que las tripulaciones de mando y cabina han sido entrenados para manejar las situaciones de riesgo generadas por pasajeros perturbadores y pasajeros insubordinados.
- consolidada, encomiendas de mensajería, ni correo para su transporte en vuelos de pasajeros o carga, a menos que éstas le sean entregadas y embarcadas por un agente acreditado cuyos procedimientos de seguridad hayan sido aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Si la carga proviene de agentes no acreditados por la Autoridad Aeronáutica, el control de seguridad sobre la cadena de abastecimiento de carga y correo aéreo deberá ser realizado por el operador de la aeronave a través de su personal de seguridad, o a través de un representante expresamente autorizado por él.
- (c) Corresponde a los operadores de aeronaves, ya sean nacionales o extranjeros, la responsabilidad sobre los controles de seguridad aplicados a los envíos transportados por vía aérea, en aeronaves cuyo destino sea el territorio de la República del Ecuador.
- (d) El operador de aeronaves será responsable de:
- (1) Verificar que el personal que haya aplicado los controles de seguridad, haya recibido la capacitación exigida en las regulaciones correspondientes.
 - (2) Verificar las siguientes condiciones operativas antes de iniciar la operación de embarque de movimientos de carga y correo aéreo:
 - Que la operación se haga en un entorno seguro y controlado.
 - Que los envíos de carga cuya seguridad no pueda ser fácilmente determinada deben ser sometido a controles de

1544.190 Medidas de Seguridad en la Carga, Correo, Suministros y Provisiones.

- (a) Los operadores de aeronaves no deberán aceptar envíos de carga sea individual o

- seguridad más rigurosos.
- Luego de obtenida la declaración de seguridad de la carga que será transportada, ésta permanecerá protegida contra interferencias.
- (e) En todo lo relacionado con las provisiones, suministros y artículos de servicio en vuelo a ser cargados en una aeronave, el operador debe establecer procedimientos para:
- (1) Garantizar que los suministros y provisiones son sometidos a controles de seguridad adecuados que impidan que se introduzca a la aeronave por intermedio de estos, artículos de sabotaje, armas u otros artículos prohibidos.
 - (2) Asegurar que todas las provisiones y suministros o piezas de repuesto cargados a bordo de la aeronave hayan sido asignadas correctamente para dicho vuelo, que han pasado por una inspección, y que luego de esto no hayan sido objeto de interferencia.
 - (3) Establecer una escolta o custodia de los suministros y provisiones luego de aplicadas las medidas de seguridad en el lugar de su preparación e introducción en los contenedores de alimentos, hasta que sean embarcadas en la aeronave.
 - (4) Verificar que todos los contenedores de alimentos al salir de la planta de producción y sean embarcados en el vehículo asignado, se encuentren correctamente asegurados con candados plásticos y que la hoja de inventario de lo que existe en su interior se encuentre disponible para verificación por parte de la Autoridad Aeronáutica.
- (5) Que después de la entrega de los materiales a la aeronave, la tripulación verifique aleatoriamente los suministros y provisiones, y se asegure de que no contienen ninguna clase de objetos prohibidos.
- (f) Todo operador de aeronaves incluirá en su Programa de Seguridad Contra Actos de Interferencia Ilícita, los procedimientos que garanticen que se han aplicado controles de seguridad adecuados al material y al correo propiedad del operador de aeronaves (COMAT y COMAIL), que se embarque en un vuelo, considerando que:
- (1) Todo material y correo propiedad de la empresa, debe ser inspeccionado por personal de seguridad del operador para verificar que no contienen material peligroso que pudiese ser utilizado para atentar contra la seguridad del vuelo, ni sustancias de movilización ilícita.
 - (2) Después de la inspección, el material y el correo debe permanecer bajo control y vigilancia del personal del operador a fin de garantizar su esterilidad desde el momento de la inspección hasta que se estiba en la aeronave.
 - (3) Todo material y correo propiedad de la empresa, que haya sido sometido a controles de seguridad, debe ser embarcada con una declaración de seguridad que agrupe el

- movimiento de COMAT y/o COMAIL, que haga constar que el mismo se sometió a controles de seguridad indicando el nombre del empleado o representante de la empresa que los realizó.
- (4) De quedar desatendido el material y correo de la empresa, deberá someterse nuevamente a una inspección antes de permitirse su ingreso a la aeronave.
- (g) En el caso de transporte de armas o explosivos, el personal de seguridad del operador de la aeronave deberá comprobar que éstos cuentan con las autorizaciones del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, así como con lo establecido en la Parte 175 de las Regulaciones de Aviación Civil (RDAC 175).
- (h) En caso de que exista duda o sospecha de que la aplicación de las medidas de seguridad no hayan sido hechas en forma eficaz, el operador de aeronaves debe exigir que tales medidas sean ejecutadas nuevamente antes de recibir y embarcar la carga.
- (i) El operador de aeronaves podrá valorar el nivel de seguridad y confiabilidad de un agente acreditado de carga y correo para establecer el grado rigurosidad con el cual exigirá la inspección de sus envíos.
- 1544.195 Transporte de Pasajeros bajo custodia de representantes de las Autoridades de Seguridad del Estado**
- (a) A excepción de lo dispuesto en el literal (d) de la presente sección, ningún operador de aeronaves podrá transportar un pasajero bajo la custodia de un funcionario de seguridad en calidad de escolta a bordo de una aeronave a menos que:
- (1) El funcionario de seguridad en calidad de escolta sea un representante de alguna autoridad de seguridad del Estado de la República del Ecuador que deba, en virtud de la autorización respectiva, mantener bajo custodia y control sobre un individuo a bordo de una aeronave.
- (2) El organismo de seguridad responsable haya notificado al operador de aeronaves con la anticipación establecida en la normativa correspondiente a la salida del vuelo informando lo siguiente:
- (i) La identidad del pasajero que será transportado y el vuelo en el cual se propone transportar al pasajero.
- (ii) Si se considera o no al pasajero en una categoría de máxima peligrosidad.
- (iii) La identidad de los funcionarios de seguridad en calidad de escolta.
- (3) Si se considera al pasajero en una categoría de máxima peligrosidad, el pasajero estará bajo el control de al menos dos funcionarios de seguridad en calidad de escolta.
- (4) No se transporte en la aeronave más de un pasajero que se encuentre en una categoría de máxima peligrosidad.
- (5) Si no se considera al pasajero en una categoría de máxima peligrosidad, el pasajero estará bajo el control de al menos un funcionario de seguridad en calidad de escolta y no debe transportarse a más de un pasajero en esta categoría.

- (6) El operador de aeronaves, antes de la salida del vuelo, se asegurará que todo funcionario de seguridad en calidad de escolta:
- (i) Cuenta con dispositivos de inmovilización adecuados y seguros para el vuelo, los cuales podrían ser utilizados si fuera necesario para inmovilizar a cualquier pasajero bajo el control de la escolta.
 - (ii) Reciba información detallada respecto a todas las normas y reglamentos pertinentes a la tenencia de armas.
 - (iii) Se le informe que por ningún motivo será inmovilizado el pasajero a partes fijas dentro de la aeronave.
 - (iv) Acompañe en todo momento al pasajero bajo custodia y se cerciore que éste no lleve consigo o en sus pertenencias nada que pueda ser usado como arma.
- (7) Todo pasajero bajo el control de un funcionario de seguridad en calidad de escolta:
- (i) Debe ser embarcado antes que cualquier otro pasajero en el aeropuerto donde se inicia el vuelo y se desembarcará en el aeropuerto de destino, después de haber descendido de la aeronave todos los demás pasajeros.
 - (ii) Deben estar sentados en las últimas filas de asientos al abordar la aeronave donde se inicia el vuelo.
 - (iii) No deben estar sentados en asientos que estén ubicados cerca de cualquier salida de emergencia.
 - (iv) Un funcionario de seguridad en calidad de escolta que tenga control de un pasajero transportado en alguna de las circunstancias antes señaladas, debe sentarse entre el pasajero y el pasillo.
- (8) Todo pasajero transportado por un operador de aeronaves en condición de procesado judicial, deportado, o inadmitido, deberá ser inspeccionado en el punto de chequeo de seguridad del operador de aeropuerto desde donde se inicie su transporte. Igualmente los funcionarios designados para su custodia durante el vuelo deben ingresar a la zona estéril por el mismo punto; el operador de aeropuerto hará las excepciones correspondientes a los medios e instrumentos de custodia, y las armas de fuego que portan, si fuese el caso, y hacer constar detalladamente en los registros de novedades tal situación. De igual manera, se hará conocer de este particular a los funcionarios de las Fuerzas Armadas a cargo del control de

- armas en dicho aeropuerto.
- (b) Ningún operador de aeronaves podrá proporcionar utensilios para comer que puedan ser utilizados como armas, a un pasajero bajo el control de un funcionario de seguridad en calidad de escolta mientras se encuentra a bordo de la aeronave.
- (c) Ningún miembro de seguridad en calidad de escolta o cualquier pasajero bajo el control de la escolta puede ingerir bebidas alcohólicas mientras se encuentre a bordo de la aeronave, ni dar muestra de haber ingerido bebidas alcohólicas, o algún tipo de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.
- (d) Todo operador de aeronaves informará por escrito al piloto al mando de la aeronave, cuando viajen pasajeros bajo el control de escolta, a fin de que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados. Para los casos de escolta armada, deberá informarse al piloto al mando de la ubicación de este funcionario dentro de la aeronave.
- (e) Cuando una persona esté obligada a viajar como inadmitido o como deportado, la autoridad que ordene el procedimiento administrativo, informará a las autoridades de los Estados de tránsito y destino la razón por la que se transporta a dicha persona y una evaluación del probable riesgo que conlleva su transporte por vía aérea.
- (f) Los pasajeros y los altos funcionarios del Estado que viajen con escoltas a bordo de aeronaves comerciales deberán cumplir con el procedimiento de entrega de armas en el puesto de control correspondiente en el aeropuerto de embarque.
- 1544.200 Operaciones en Aeródromos que no están en conformidad con la Parte 1542 de las Regulaciones de Aviación Civil.**
- (a) Dentro del programa de seguridad del operador de aeronaves, deben señalarse las medidas de seguridad que se tomarán cuando se realicen operaciones en aeródromos o aeropuertos que no cuentan con un programa de seguridad local aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a la Parte 1542 de las Regulaciones de Aviación Civil o que no posean condiciones adecuadas de seguridad para su operación.
- 1544.205 Acuerdos de códigos compartidos entre Operadores de Aeronaves.**
- (a) Todo operador de aeronave que preste servicios bajo la figura de código compartido, debe incluir en su programa de seguridad, la forma cómo llevará a cabo el cumplimiento de los requerimientos previstos en la presente regulación respecto a las operaciones de seguridad de la aviación que se realicen dentro de este tipo de acuerdos.
- (b) El operador de aeronaves deberá informar específicamente a la Autoridad Aeronáutica cuáles son las operaciones de seguridad de aviación bajo código compartido en las cuales se encuentra involucrado y la forma cómo cumplirá con lo dispuesto en la presente sección.
- (c) En todo caso, la aplicación de los controles de seguridad dispuestos en el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y en la presente regulación, cuando se trate de vuelos con código compartido será responsabilidad directa de quien lo opere, y sólo podrá cumplir con esta obligación usando su propio personal de seguridad o el de una empresa

de servicios de seguridad de aviación debidamente calificada por la Autoridad Aeronáutica.

- (d) El operador de aeronaves involucrado en operaciones de código compartido que no posea personal de seguridad propio, no podrá recibir servicios valiéndose de la contratación que mantiene el operador de aeronaves asociado con alguna empresa de seguridad de aviación. Los operadores de aeronaves involucrados en este tipo de acuerdos, deben acatar lo dispuesto en la sección 1544.60 literal (a) de la presente regulación.

1544.210 Aplicabilidad de la presente Regulación a los Operadores Aéreos bajo la Parte 129 de las Regulaciones de Aviación Civil.

- (a) El cumplimiento de la sección 1544.110 de la presente regulación por parte de operadores aéreos bajo la Parte 129 de las Regulaciones de Aviación Civil, se hará de la siguiente manera:
- (1) El literal (a) de la Sección 1544.110 será cumplido mediante la presentación y aprobación del Programa de Seguridad de Aviación de Estación, el cual deberá ser el resultado de los procedimientos de seguridad establecidos para el cumplimiento de las exigencias regulatorias del Estado de origen del operador, en concatenación con los requerimientos que le corresponda cumplir según la presente regulación.
- (2) La forma, contenido, responsabilidad y disponibilidad del Programa de Seguridad de Aviación de la Estación, presentado por un operador aéreo extranjero, se orientará por las disposiciones

establecidas en la sección 1544.115 de la presente regulación.

- (3) El Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación, el Plan de Emergencia y Contingencia de Seguridad de la Aviación, y el Programa de Control y Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación, serán elaborados y presentados ante la Autoridad Aeronáutica acatando las disposiciones previstas en las secciones 1544.135, 1544.140, y 1544.145 de la presente regulación.
- (4) La tramitación de aprobación de los programas mencionados en los literales anteriores, se hará siguiendo las pautas establecidas en las secciones 1544.120, 1544.125, y 1544.130 de la presente regulación.
- (5) La presentación de los programas mencionados en los literales anteriores de la presente sección, será suscrita por el máximo representante ejecutivo del operador aéreo extranjero, en territorio ecuatoriano.

1544.215 Visitas para Auditoria y/o Inspección por Autoridades Extranjeras.

- (a) Todo operador aéreo que reciba visitas para aplicación de actividades de control y aseguramiento de la calidad, por parte de representantes de alguna autoridad de un Estado extranjero, deberá notificarlo oportunamente a la Autoridad Aeronáutica Nacional.

CAPITULO – C SEGURIDAD DE AVIACIÓN: OPERACIONES DE AVIACIÓN GENERAL.

1544.405 **Ámbito de Aplicación.**

- (a) El presente capítulo se aplica a los operadores de aeronaves para quienes no se encuentran estipuladas exigencias de seguridad de aviación en los capítulos anteriores de la presente regulación, y que no prestan ningún tipo de servicio comercial.

(2) Establecer contacto con las autoridades de seguridad más cercanas a la zona de operación, con la finalidad de coordinar algún tipo de apoyo en caso de ser requerido.

(3) Establecer el procedimiento más rápido y seguro de comunicación con la Autoridad Aeronáutica y las autoridades de seguridad del Estado en la zona en el caso de que ocurra algún acto de interferencia ilícita y se requiera su apoyo.

1544.410 **Operaciones Realizadas en Aeropuertos controlados**

- (a) Esta sección aplica a los operadores de aeronaves vinculados en la aplicación del presente capítulo, que realicen operaciones de aviación general en las cuales los pasajeros y tripulantes, embarcan y desembarcan través de zonas de seguridad restringidas

- (b) Todo operador de aeronave que lleve a cabo una operación según lo indicado en el literal anterior de la presente sección, debe realizar una revisión física general de la aeronave antes de su salida, y aplicar las medidas básicas de seguridad.

Aprobado con Resolución No. 184/2013 de 3 de julio del 2013, publicado en el Registro Oficial No. 61 del 19 de agosto de 2013.

1544.415 **Operaciones de Aviación General en Zonas Remotas.**

- (a) Esta sección aplica a los operadores de aeronaves vinculados en la aplicación del presente capítulo, que realicen operaciones de aviación general en pistas no controladas.

- (b) Todo operador de aeronave que lleve a cabo operación según lo indicado en el literal anterior de la presente sección, debe realizar una revisión física general de la aeronave antes de su salida, y debe aplicar en lo posible las medidas básicas de seguridad. Adicionalmente deberán tomar, previamente las siguientes medidas:

- (1) Analizar los riesgos de la zona en la cual se encuentra localizado el aeródromo.