# DIARIO OFICIAL
DE LA REPUBLICA DE CHILE
Ministerio del Interior y Seguridad Pública

I SECCIÓN

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 43.883 | Lunes 24 de Junio de 2024 | Página 1 de 80


## Normas Generales

**CVE 2506557**

### MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Subsecretaría para las Fuerzas Armadas / Fuerza Aérea de Chile /
Dirección General de Aeronáutica Civil

### APRUEBA PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, PNSAC

**(Resolución)**

Núm. 04/3/0077/0894 exenta.- Santiago, 3 de mayo de 2024.

Vistos:

a) Ley N° 16.752, de 1968, que fija la Organización y Funciones y Establece las Disposiciones Generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
b) Ley N° 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico.
c) Decreto supremo N° 63, de 2008 que Aprueba Reglamento Seguridad, Protección de la Aviación Civil contra Actos de interferencia ilícita (DAR 17).
d) Decreto supremo Nº 222 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico y Funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
e) Decreto N° 28, de fecha 16 de enero de 2024, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Aviación Carlos Eduardo Madina Díaz como Director General de Aeronáutica Civil, a contar del 24 de noviembre de 2023.
f) Resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.
g) Resolución exenta N° 782, de 2019, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Sexta Edición del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).
h) Resolución exenta N° 04/3/0047/0517, de 2023, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Segunda Enmienda a la Sexta Edición del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).
i) SD. AP. AMB. OF (O) Nº 09/4/3/470, de 30 de marzo de 2022, del Subdepartamento Aeropuerto Arturo Merino Benítez, que remite informe técnico que solicita directrices en los procesos de seguridad en operaciones de explotadores aéreos con vuelos no regulares (charter) en Chile.
j) OF. (O) Nº 09/2/1488, de 08 de agosto de 2022, del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, que remite métrica de propuesta de enmienda de PNSAC.
k) OF. (O) Nº 09/2/1639, de 31 de agosto de 2022, del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, que solicita enmendar norma aeronáutica PNSAC.
l) OF (R) N° 09/2/258, de fecha 31 de agosto de 2022, del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, que instruye medidas para adoptar por hurtos de retenidos tipo “Armamento”.
m) OF. (R) N° 03/396/0579, de 29 de diciembre de 2022, del Director General de Aeronáutica Civil, que informa el cierre con alcances en Auditoría de Seguimiento VAS 02/A-20-2022 practicada al DPL.
n) Actas de Reunión N°s. 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7, de fechas 08.06.2021, 15.06.2021, 23.06.2021; 29.04.2022, 01.09.2022, 09.09.2022 y 28.09.2022, respectivamente, conformadas por AVSEC/DASA y SDNA.

Considerando:

La necesidad de actualizar permanentemente la normativa sobre seguridad de la aviación con el objetivo de garantizar su vigencia y pertinencia frente a los avances tecnológicos, cambios en las prácticas industriales y las necesidades emergentes dentro del ámbito regulado, considerando para ello la realidad nacional y los más altos estándares internacionales informados por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI.




Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

El análisis exhaustivo realizado por los equipos de trabajo conformados por el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos y el Departamento Planificación de acuerdo a la letra n) de los Vistos, identificando áreas de mejora, inconsistencias o lagunas que requieran ser abordadas para fortalecer la eficacia y relevancia del marco normativo.

Resuelvo:

1) Apruébase el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

## ÍNDICE

OBJETIVO
INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1 DEFINICIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
CAPÍTULO 2 ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES
2.1 Autoridad Aeronáutica
2.2 Autoridad Aeroportuaria
2.3 Explotadores de terminales aéreos
2.4 Explotador del terminal aéreo de carga
2.5 Explotadores de Aeronaves
2.6 Empresas de Servicios
2.7 Autoridad Policial
2.8 Fuerzas Armadas
2.9 Otros Servicios Públicos
CAPÍTULO 3 COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES
3.1 Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
3.2 Comité Local de Seguridad de Aviación Civil
3.3 Medios de Comunicación Social
3.4 Comunicación y cooperación con otros Estados
3.5 Comunicación con la Organización de Aviación Civil Internacional
CAPÍTULO 4 PROTECCIÓN DE AERÓDROMOS E INSTALACIONES, AERONAVES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
4.1 Designación de Zonas de Seguridad Restringidas
4.2 Protección de Zonas de Seguridad Restringida
4.3 Control de Acceso – Requisitos Generales
4.4 Control de Acceso de Personas
4.5 Verificación de Antecedentes
4.6 Control del Acceso de Vehículos
4.7 Control e Inspección de Vehículos
4.8 Suspensión, cambio de diseño o formato de credenciales y pases de acceso de vehículos
4.9 Protección del perímetro aeroportuario
4.10 Iluminación
4.11 Protección de las aeronaves
4.12 Operaciones en Tránsito
4.13 Aeronaves que no estén en la Zona de Seguridad Restringida
4.14 Manifiesto e Identificación de Pasajeros
4.15 Medidas de Seguridad Durante el Vuelo
4.16 Operaciones Bajo Amenaza o Ante Actos de Interferencia Ilícita
4.17 Sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS)
4.18 Instalaciones y servicios para la Navegación Aérea
4.19 Diseño y construcción de nuevas instalaciones de aeródromo
4.20 Servicios de Tránsito Aéreo
4.21 Medidas de Seguridad en la parte pública
4.22 Elaboración del Programa de Seguridad y Plan de Contingencia
CAPÍTULO 5 CONTROLES DE SEGURIDAD DE PERSONAS Y OBJETOS A BORDO
5.1 Inspección de personas, pasajeros y equipajes de mano
5.2 Pasajeros en tránsito o que transbordan a otro avión
5.3 Tripulación de aeronaves, personal de aeródromo y otras personas
5.4 Procedimientos especiales de Inspección
5.5 Procedimientos para pasajeros con necesidades especiales de Inspección
5.6 FBO (Operador de Base Fija o Fixed Base Operador)
5.7 Clubes aéreos u otros similares de aviación general



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.8 Medidas relativas al equipaje de bodega
5.9 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos
5.10 Provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronaves
5.11 Explotador del terminal aéreo de carga
CAPÍTULO 6 EQUIPO DE SEGURIDAD
6.1 Generalidades
6.2 Adquisición y Arriendo
6.3 Mantenimiento y Utilización
6.4 Pruebas de Rendimiento y Calibración
6.5 Equipos de seguridad de los aeródromos
6.6 Equipos de seguridad de los explotadores de aeronaves o empresas de servicios
6.7 Nuevas Tecnologías
CAPÍTULO 7 PERSONAL DE SEGURIDAD
7.1 Criterios de Selección
7.2 Instrucción
CAPÍTULO 8 GESTIÓN PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA
8.1 Generalidades
8.2 Responsabilidades
8.3 Medidas iniciales
8.4 Mando
8.5 Control
8.6 Provisión de servicios de navegación aérea
8.7 Apoyo de Especialistas
8.8 Notificaciones
8.9 Recursos de apoyo al Plan de Contingencia
CAPÍTULO 9 VIGILANCIA Y CONTROL DE CALIDAD
9.1 Aspectos Generales
9.2 Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA)
9.3 Departamento de Auditoría Interna DGAC
9.4 Inspectores para la Vigilancia y Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil
9.5 Actividades de Vigilancia y de Control de Calidad
9.6 Gestión, frecuencia y periodicidad de las actividades de Vigilancia y de Control de Calidad
9.7 Programa Interno de Control de Calidad
9.8 Sistema confidencial de presentación de informes Registro y análisis de los resultados de las actividades de Vigilancia y de Control de Calidad
CAPÍTULO 10 AJUSTE DEL PROGRAMA
10.1 Generalidades
10.2 Evaluación de las amenazas
10.3 Metodología para la Gestión de Riesgos AVSEC
10.4 Estados de alerta aeroportuario
10.5 Examen de incidentes
CAPÍTULO 11 FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD
CAPÍTULO 12 INFRACCIONES Y SANCIONES AERONÁUTICAS
CAPÍTULO 13 PROGRAMA DE SEGURIDAD Y PLAN DE CONTINGENCIA DE ENTIDADES CON RESPONSABILIDAD EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
13.1 Generalidades
13.2 Proceso de Aprobación de Programas, Planes y sus Enmiendas
CAPÍTULO 14
14.1 Disposiciones Especiales

APÉNDICES
APÉNDICE A ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD
APÉNDICE B ELABORACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA

## PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
(Resolución exenta Nº 04/3/0057/0684, del 08 de abril de 2024)

OBJETIVO

Proporcionar seguridad, regular y eficiente a la aviación civil en el territorio y espacio aéreo nacional, estableciendo salvaguardias contra los actos de interferencia ilícita, mediante métodos, procedimientos y medidas de protección.

Asimismo, procurar seguridad a los explotadores nacionales y extranjeros que presten servicios en los aeródromos.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

INTRODUCCIÓN

La DGAC establecerá las normas, disposiciones, métodos y procedimientos técnicos necesarios con el propósito de: a) proteger la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita; y b) permitir dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

El presente programa da cumplimiento a lo establecido en el decreto supremo N° 63 de 2008, Reglamento, Seguridad, Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita, DAR 17 y sus posteriores modificaciones.

Este programa es aplicable dentro del territorio y en el espacio aéreo chileno, a las operaciones de la aviación civil internacional, como asimismo este programa podrá ser aplicable a las operaciones de la aviación civil nacional, según sea el resultado de la evaluación de riesgos de seguridad que efectúe la autoridad competente.

Las disposiciones establecidas en el presente programa tienen como objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general, en todos los asuntos relacionados con la protección contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) establece, conforme a estándares internacionales, las medidas de seguridad para prevenir actos de interferencia ilícita, de aplicación en el territorio nacional.

Considerando la naturaleza e importancia del PNSAC para el ámbito aeronáutico, éste será de conocimiento público y estará disponible a través de la página web institucional.

## CAPÍTULO 1
## DEFINICIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

AUTORIDAD AERONÁUTICA

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

AUTORIDAD AEROPORTUARIA

La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil responsable de la administración del aeródromo.

ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Actos o tentativas destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil, incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente: a) apoderamiento ilícito de aeronaves; b) destrucción de una aeronave en servicio; c) toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos; d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica; e) introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales; f) uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; g) comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeródromo o en el recinto de una instalación de aviación civil.

ACTUACIÓN HUMANA

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

AGENTE ACREDITADO

Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporcione controles de seguridad, que estén aceptados o exigidos por la Autoridad Aeronáutica, respecto de la carga o el correo.

ARMA

Todo elemento u objeto cortante, punzante, contundente o de otra naturaleza que esté hecho o que pueda ser utilizado para el ataque o defensa.

AUDITORÍA DE SEGURIDAD

Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

CARGA

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

CARGA O CORREO DE ALTO RIESGO

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

CARGA Y CORREO DE TRANSBORDO

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



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

CERTIFICACIÓN
Evaluación formal y confirmación otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en materias de seguridad de aviación, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.
CONTROL DE SEGURIDAD
Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
CORREO
Despachos de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.
CREDENCIAL AEROPORTUARIA (TARJETA DE INGRESO CONTROLADO DE AERÓDROMOS)
Documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica que acredita autorización para el ingreso y circulación de personas en el interior de los aeródromos o áreas restringidas de la unidad otorgante.
DOCUMENTO DE VIAJE
Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.
EQUIPAJE
Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la cabina o en la bodega de la aeronave mediante convenio con el explotador.
EQUIPAJE DE TRANSFERENCIA ENTRE LÍNEAS AÉREAS
Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje de los pasajeros.
EQUIPO DE SEGURIDAD
Dispositivo de carácter especializado que se utiliza, individualmente o como parte de un sistema, para la prevención de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, sus instalaciones y servicios.
EQUIPAJE EXTRAVIADO
Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.
EQUIPAJE FACTURADO ACOMPAÑADO
Equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave y que ha sido presentado por un pasajero que está a bordo.
EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO
Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, ya sea en otra.
EQUIPAJE NO IDENTIFICADO
Equipaje que se encuentra en un aeródromo, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeródromo o cuyo propietario no puede ser identificado.
EQUIPAJE NO RECLAMADO
Equipaje que llega al aeródromo y que ningún pasajero recoge ni reclama.
ESTUDIO DE SEGURIDAD
Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que pudieran aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la formulación de recomendación de medidas correctivas.
EXPEDIDOR RECONOCIDO
Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.
EXPLOTADOR DE AERONAVES
Persona que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando su dirección técnica. Se presume explotador al propietario de la aeronave.
INSPECCIÓN
Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.
INSPECCIÓN DE SEGURIDAD
Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil a una línea aérea, a un aeródromo o a otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.
INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE
Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.
IMPREVISIBILIDAD
La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.
OBJETO PROHIBIDO
Aquella cosa o bien cuyo traslado en la cabina de pasajeros no está permitida por ser peligrosa, tales como tijeras, abrecartas, elementos metálicos punzantes y otros.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

OFICIAL DE SEGURIDAD DE A BORDO
Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.
OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL
Toda actividad destinada a trasladar en aeronaves a pasajeros o cosas de un lugar a otro con fines de lucro.
MERCANCÍAS PELIGROSAS
Todo objeto o sustancia que puede constituir un peligro para la salud, la seguridad, los bienes, el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o que estén clasificados conforme a dichas instrucciones.
PARTE AERONÁUTICA
Área de movimiento de un aeródromo y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.
Al tratarse de un área donde se conjuga una multiplicidad de actores y actividades de diversa naturaleza, las responsabilidades estarán acotadas según el área y estructura de las actividades que allí se desarrollen, ya sea por organismos públicos o empresas privadas.
PARTE PÚBLICA
La zona de un aeródromo y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero.
PASAJEROS EN TRÁNSITO
Pasajeros que salen de un aeródromo en el mismo vuelo en que llegaron.
PASAJEROS INSUBORDINADOS
Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:

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

PASAJEROS Y EQUIPAJES DE TRANSFERENCIA
Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.
PASAJERO PERTURBADOR
Un pasajero que no respeta las normas de conducta de un aeródromo o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal del aeródromo o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeródromo o a bordo de la aeronave.
PASE DE ACCESO PARA VEHÍCULOS (PAV)
Documento otorgado por la autoridad aeroportuaria para identificar y autorizar el ingreso y movimiento de los vehículos que requieran circular en la parte aeronáutica de la unidad emisora.
PERSONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA
Todo el personal contratado por la DGAC, egresado de la Escuela Técnica Aeronáutica de la Carrera Técnico de nivel superior o Asistente en Seguridad Aeroportuaria, cuya función principal es la aplicación de medidas de seguridad declaradas en el Reglamento DAR 17, los Programas de Seguridad y normas aeronáuticas relacionadas.
PERSONA NO ADMISIBLE
Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.
PRINCIPIOS RELATIVOS A FACTORES HUMANOS
Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento, para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.
PROCEDIMIENTO AERONÁUTICO
Disposiciones de la DGAC que regulan la aplicación de las normas o que establecen en detalle los procesos a seguir para dar cumplimiento a las materias contenidas en la reglamentación aeronáutica.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

PROVISIONES
Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y equipo asociado utilizados a bordo de una aeronave.
PRUEBA DE SEGURIDAD
Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.
PUESTO CONTROL DE SEGURIDAD
Espacios definidos en el recinto aeroportuario, ubicados y equipados con medios humanos y técnicos, destinados al control previo de pasajeros y sus equipajes, bultos, especies o artículos, con el objeto de impedir el ingreso de elementos que puedan constituir riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas o aeroportuarias.
PUESTO CONTROL DE ACCESO
Espacios definidos en el recinto aeroportuario, distintos a las salas de embarque, donde se controla el acceso de personas y vehículos que requieran acceder a la parte aeronáutica de un aeródromo y que han sido debidamente autorizados.
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.
SUMINISTROS
Para Consumo (Avituallamiento): Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.
Para llevar (Mercancías): Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.
VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES
Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.
VERIFICACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE
Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.
ZONA ESTÉRIL
Área de un aeródromo situado entre un Puesto de Control de Seguridad o de Acceso y las aeronaves, cuyo acceso se encuentra restringido y controlado por la Autoridad Aeronáutica.
ZONA SEGURIDAD RESTRINGIDA
Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad.

## CAPÍTULO 2
## ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

2.1 Autoridad Aeronáutica

2.1.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es la autoridad competente designada por el Estado de Chile, como responsable de la seguridad de la aviación civil; a través del Departamento Planificación tiene las siguientes responsabilidades:

(a) Elaborar y proponer la normativa de seguridad, para dar cumplimiento a los Convenios, Protocolos y Anexos internacionales sobre seguridad de la aviación civil.
(b) Proponer la adopción de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.
(c) Evaluar las amenazas y riesgos a la seguridad de la aviación civil, en coordinación con los Ministerios y organismos del Estado que correspondan.
(d) Recomendar al Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos los cambios de estado de alerta aeroportuario para los aeropuertos y aeródromos de la red aeroportuaria nacional.
(e) Elaborar y mantener actualizado el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).
(f) Elaborar y mantener actualizado el Programa Nacional de Control de la Calidad en la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC).
(g) Elaborar y mantener actualizado el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea (PNSCA).
(h) Elaborar y mantener actualizado el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC).
(i) Coordinar con los organismos del Estado y otras entidades del país, la implementación de los diversos aspectos del PNSAC.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(j) Establecer las coordinaciones sobre seguridad y facilitación.
(k) Asesorar en los proyectos de construcción o modificación a la infraestructura aeroportuaria.
(l) Proponer temas para la agenda de las sesiones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

2.1.2 A través del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA) tendrá las siguientes responsabilidades:

(a) Aplicar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
(b) Notificar a los usuarios del sistema aeronáutico el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
(c) Coordinar con los aeródromos, empresas aéreas, de servicios y otras entidades interesados o responsables de la implementación de los diversos aspectos del PNSAC.
(d) Aprobar los Programas de Seguridad y Planes de Contingencia de los, explotadores de aeronaves, explotadores de terminales aéreos de aeródromos, empresas de servicios y de otras organizaciones con responsabilidad en el ámbito de la seguridad, que operen en los aeródromos de la red primaria y aquellos de la red secundaria que la autoridad determine a través de una evaluación de riesgos.
(e) Examinar y aprobar los Programas de Seguridad y Planes de Contingencias de los aeródromos de la red primaria y aquellos de la red secundaria que la Autoridad Aeronáutica determine a través de una evaluación de riesgos.
(f) Aprobar los Programas de Seguridad de la cadena de suministros, las agencias de carga aérea, correo, Courier y expedidores, así como otorgarles su acreditación, si procede.
(g) Implementar el Programa Nacional del Control de la Calidad en la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), en el ámbito de su competencia.
(h) Examinar y aprobar los Estudios de Seguridad de los aeródromos de la red primaria y aquellos de la red secundaria que realicen operaciones aéreas comerciales con transporte de pasajeros (sobre 19 pasajeros) y carga, a las instalaciones de ayuda a la navegación aérea situadas tanto en el aeródromo como fuera del mismo y que son indispensables para la prestación continua de los servicios de la aviación civil y operaciones aéreas.
(i) Implementar el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea.
(j) Difundir entre los usuarios del sistema aeronáutico los Programas, Normas y Procedimientos de Seguridad, mediante reuniones, cursos, talleres, seminarios, entre otros.
(k) Evaluar las vulnerabilidades de los aeródromos e instalaciones aeroportuarias, en materias de seguridad aeroportuaria.
(l) Establecer y ejecutar una metodología para la gestión del riesgo relacionados con la seguridad de la aviación civil.
(m) Determinar los estados de alerta aeroportuario, y definir las medidas de seguridad que se aplicarán en cada uno de ellos, asegurando su difusión.
(n) Examinar, aprobar y fiscalizar las entidades interesadas en desarrollar prestaciones de servicios en materias inherentes a seguridad privada, que cumplen funciones en recintos aeroportuarios o espacios sometidos a control de la DGAC.
(o) Examinar, aprobar y fiscalizar los Programas Internos de Control de Calidad a nivel aeroportuario.
(p) Implementar el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, en el ámbito de su competencia.

2.1.3 A través del Departamento Recursos Humanos y la Escuela Técnica Aeronáutica:

(a) Se implementará el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), en el ámbito de su competencia.
(b) Proporcionar el personal de seguridad aeroportuaria para los aeródromos donde la DGAC lo determine.
(c) Realizar el levantamiento de necesidades de dotación de personal de seguridad aeroportuaria necesario para la prestación del servicio conforme a las necesidades del aeródromo.

2.1.4 A través del Departamento Auditoría Interna tendrá las siguientes responsabilidades:

(a) Implementar el Programa Nacional del Control de la Calidad en la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), en el ámbito de su competencia.
(b) Implementar y ejecutar el sistema nacional de vigilancia de la seguridad de la aviación civil, de conformidad a los criterios definidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con alcances en el sistema nacional de seguridad.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

2.1.5 A través del Departamento Logística tendrá las siguientes responsabilidades:

(a) Realizar estudios de prospección para las instalaciones de los sistemas aeroportuarios, lo que incluye el equipamiento de seguridad aeroportuaria que se empleará en los aeropuertos y aeródromos del país.
(b) Definir los requisitos técnicos y estándares de detección para la implementación de equipamiento de seguridad aeroportuaria.
(c) Coordinar con el Departamento Planificación y el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos las proyecciones de las capacidades de los sistemas aeroportuarios teniendo en cuenta la evaluación de la amenaza actual y creciente, así como las necesidades operacionales de los aeropuertos y aeródromos de la red primaria.
(d) Coordinar con el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos los requerimientos de equipamiento de seguridad para ser incluidos en el Plan de desarrollo de Capacidades de la DGAC.
(e) Elaborar y proponer, para su aprobación, normas y procedimientos técnicos que deben ser aplicados en los procesos de adquisición y/o arriendo de bienes, desarrollo de ingeniería y mantenimiento de los sistemas aeroportuarios.
(f) Mantener un efectivo control de gestión del estado operativo y el mantenimiento de los sistemas aeroportuarios, propios o subcontratados.
(g) Investigar y proponer al Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos nuevas tecnologías para ser evaluadas, y de corresponder, gestionar su implementación en el Servicio de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC).
(h) Investigar y desarrollar nuevas tecnologías en sistemas aeroportuarios.

2.2 Autoridad Aeroportuaria
La Autoridad Aeroportuaria responsable de la administración del aeródromo deberá:

(a) Establecer y mantener un Programa de Seguridad del Aeródromo (PSA), de acuerdo al procedimiento específico que dicte la Autoridad Aeronáutica, que incluirá medidas de seguridad específicas para el aeródromo.
(b) Establecer y mantener un Plan de Contingencia de Aeródromo (PCA), de acuerdo al procedimiento específico que dicte la Autoridad Aeronáutica, que incluirá los procedimientos y medidas para responder a los actos de interferencia ilícita.
(c) Designar un Jefe de Oficina o Sección AVSEC del aeródromo, que será el encargado de coordinar y fiscalizar la aplicación del PNSAC y PSA local.
(d) Presidir el Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil, convocar, preparar las actas correspondientes, de conformidad con los requisitos establecidos en el PNSAC.
(e) Coordinar con organismos del Estado, explotadores de aeronaves, explotadores de terminales aéreos, empresas de servicios y otras entidades del aeródromo involucrados, para dar cumplimiento al Programa de Seguridad.
(f) Revisar periódicamente los contenidos del PSA y PCA con el objeto de mantener los estándares de seguridad necesarios y proponer la aprobación de enmiendas.
(g) Difundir y distribuir las copias o partes pertinentes del PSA y PCA.
(h) Examinar y validar, previo a la aprobación DASA, los Programas de Seguridad y Planes de Contingencia de los explotadores de aeronaves, terminales de aeródromos, empresas de servicios y de otras organizaciones con responsabilidad en materias de seguridad en el ámbito local.
(i) Actualizar los estudios de Seguridad del aeródromo e instalaciones aeronáuticas, cada vez que se realicen trabajos en terminales o pistas o se haya vulnerado el sistema de seguridad de la unidad.
(j) Determinar y reportar al DASA las vulnerabilidades del aeródromo e instalaciones aeroportuarias.
(k) Aplicar las medidas de seguridad de acuerdo al estado de alerta definido por DASA, incluyendo su difusión.
(l) Ejecutar Control Jerárquico y Control Interno de las actividades de seguridad aeroportuaria bajo su responsabilidad de acuerdo a lo definido DFL 1 y DFL 29.
(m) Examinar y validar previo a la aprobación del DASA los Programas de Seguridad de las empresas integrantes de una cadena de suministros, las agencias de carga aérea, correo, Courier y expedidores.
(n) Elaborar evaluaciones de riesgos de seguridad conforme a lo indicado en el procedimiento específico.
(o) Validar, previo a la aprobación DASA, los Puntos de Inspección de pasajeros y equipajes de los terminales FBO, los puntos de inspección de personas, carga y correos de los terminales o bodegas de carga, explotadores de aeronaves, hangares corporativos y de otras organizaciones con responsabilidad en materias de seguridad en el ámbito local.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(p) La Autoridad Aeroportuaria, deberá denunciar los hechos que se relacionan con agresiones físicas que sufra el Personal de Seguridad Aeroportuaria de la DGAC de acuerdo al Art. 175 del Código Procesal Penal.

2.3 Explotadores de Terminales Aéreos
Los representantes de los explotadores de terminales aéreos deberán:

(a) Coordinar con la Autoridad Aeroportuaria las materias de Seguridad de la Aviación Civil que sean de su competencia.
(b) Elaborar y mantener actualizado un Programa de Instrucción Interno para capacitar a su personal en materias de seguridad de la aviación civil.
(c) Elaborar y mantener actualizado un Programa de Seguridad (PSE) que detalle las medidas preventivas de seguridad, y que sea concordante con el PNSAC, Programa de Seguridad del aeródromo y con el Plan de Contingencia del aeródromo, y someterlo a revisión y aprobación formal por la Autoridad Aeronáutica. En cada unidad donde opere.
(d) Elaborar y mantener actualizado un Plan de Contingencia que contemple los procedimientos y medidas de respuesta frente a un acto de interferencia ilícita, y que sea concordante con el Plan de Contingencia del Aeródromo.
(e) Designar y acreditar ante la DGAC un Coordinador de Seguridad titular y suplente en cada aeródromo donde opere, quien actuará como nexo con la Autoridad Aeroportuaria en materias de su competencia, y encargado de la aplicación del Programa de Seguridad y Plan de Contingencias de la entidad.
(f) Participar en el Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil del aeródromo.
(g) Colaborar con la Autoridad Aeroportuaria con sus recursos disponibles, para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.
(h) Establecer un sistema de seguridad, autorizado por la DGAC, para brindar protección a sus instalaciones y las áreas bajo su responsabilidad.
(i) Aplicar medidas para el Control de Acceso de personas y vehículos, comprendida la inspección, cuando la DGAC autorice un acceso desde sus instalaciones a la parte aeronáutica y/o zonas de seguridad restringidas, de acuerdo a lo establecido en el presente Programa.
(j) Implementar en forma inmediata las medidas de seguridad establecidas por la Autoridad Aeroportuaria basadas en los resultados de auditorías y pruebas de seguridad realizadas por la DGAC, cuando se ponga en riesgo la seguridad de aviación.
(k) Aplicar las medidas de seguridad de acuerdo al estado de alerta informado por la Autoridad Aeroportuaria.
(l) Implementar medidas de seguridad en la parte pública de los terminales bajo su responsabilidad con el propósito de mitigar el riesgo expuesto en estos sectores.
(m) Contar y mantener resguardado y controlado, las partes pertinentes del PSA y PCA entregada por la Autoridad Aeroportuaria, realizando la difusión de las partes pertinentes con las subconcesiones que operan en las áreas concesionadas bajo su administración.
(n) Implementar medidas de seguridad en la parte pública y parte aeronáutica en los procesos de Transporte de Valores y aquellos indicados en la norma DAN 17 05, dichas medidas de seguridad deberán estar establecidas en el Programa de Seguridad.

2.4 Explotador del Terminal Aéreo de Carga
El representante del explotador del terminal aéreo de carga deberá:

a) Coordinar con la Autoridad Aeroportuaria las materias de seguridad de la aviación civil que sean de su competencia.
b) Contar con un sistema de control de acceso al terminal de carga con personal de seguridad privada acreditado por la DGAC.
c) Elaborar y mantener actualizado un Programa de Instrucción Interno para capacitar a su personal en materias de seguridad de la aviación civil.
d) Elaborar y mantener actualizado un Programa Interno de Control de Calidad.
e) Elaborar y mantener actualizado un Programa de Seguridad (PSE) un Plan de Contingencia y someterlo a revisión y aprobación formal por la Autoridad Aeronáutica en cada aeródromo donde opere. Coordinar los ingresos al terminal de carga con las concesiones y subconcesiones.
f) Designar y acreditar ante la DGAC un Coordinador de Seguridad titular y suplente, en cada aeródromo donde opere quien actuará como nexo con la Autoridad Aeroportuaria en materias de su competencia, y encargado de la aplicación del Programa de Seguridad y Plan de Contingencias de la entidad.
g) Participar en el Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil del aeródromo.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

h) Colaborar con la Autoridad Aeroportuaria con sus recursos disponibles, para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.
i) Establecer un sistema de seguridad, autorizado por la DGAC, para brindar protección a sus instalaciones y las áreas bajo su responsabilidad.
j) Aplicar medidas para el Control de Acceso de personas y vehículos, comprendida la inspección, cuando la DGAC autorice a través de la aprobación del PSE un acceso desde sus instalaciones a la parte aeronáutica y/o zonas de seguridad restringidas, de acuerdo a lo establecido en el presente Programa.
k) Aplicar las medidas de seguridad de acuerdo al estado de alerta informado por la Autoridad Aeroportuaria.
l) Contar y mantener resguardado y controlado, las partes pertinentes del PSA y PCA entregada por la Autoridad Aeroportuaria.
m) Implementar medidas de seguridad en la parte pública y parte aeronáutica en los procesos de Transporte de Valores y aquellos indicados en la norma DAN 17 05, dichas medidas de seguridad deberán estar establecidas en el Programa de Seguridad.

2.5 Explotadores de Aeronaves

Los explotadores de aeronaves nacionales e internacionales que operan en los aeródromos de la red primaria y en aquellos aeródromos de la red secundaria que realicen operaciones aéreas comerciales con transporte de pasajeros (sobre 19 pasajeros) y carga deberán:

(a) Elaborar y mantener vigente un Programa de Seguridad (PSE) para proteger sus operaciones contra actos de interferencia ilícita, armonizado con los requisitos del PNSAC y de acuerdo al procedimiento específico, y someterlo a revisión y aprobación formal por la Autoridad Aeronáutica. El Programa deberá considerar los objetivos, la organización, los procedimientos, medidas y recursos para proteger a su personal, pasajeros, instalaciones, aeronaves, equipaje de bodega, carga y correo.
(b) Implementar un Plan de Contingencia (PCA), que contemple procedimientos y medidas de respuesta eficaces contra los actos de interferencia ilícita, acorde con el Plan de Contingencia del aeródromo y someterlo a revisión y aprobación formal por la Autoridad Aeronáutica.
(c) Aplicar las medidas de seguridad de acuerdo al estado de alerta informado por la Autoridad Aeroportuaria.
(d) Implementar un Programa Interno de Control de Calidad, manteniendo los registros.
(e) Elaborar un Programa de Instrucción Interno para capacitar a su personal en materias de seguridad de la aviación civil, manteniendo los registros.
(f) Establecer medidas de seguridad para el control de acceso desde sus instalaciones a la parte aeronáutica, y para la protección a sus aeronaves, equipaje de bodega, carga y correo, de acuerdo a lo establecido en el presente Programa.
(g) Aplicar medidas para el control de acceso de personas y vehículos, comprendida la inspección, cuando la DGAC autorice un acceso desde sus instalaciones a la parte aeronáutica y/o zonas de seguridad restringidas, de acuerdo a lo establecido en el presente Programa.
(h) Designar y acreditar ante la DGAC un Coordinador de Seguridad titular y suplente en cada aeródromo donde opere, quien actuará como nexo con la Autoridad Aeroportuaria en materias de su competencia, y encargado de la aplicación del Programa de Seguridad y Plan de Contingencias de la entidad.
(i) Participar en el Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil del aeródromo.
(j) Los Explotadores Aéreos que realicen operaciones de vuelos comerciales, en caso de establecer un vínculo contractual con alguna Empresa de Servicios, deberán contemplar en detalle en su Programa de Seguridad y Plan de Contingencia, que dicha empresa asumirá las responsabilidades de un Explotador Aéreo en materias de Seguridad de Aviación, actuando coordinadamente con la Autoridad Aeroportuaria.
(k) Contar y mantener resguardado y controlado del PSA y PCA entregada por la Autoridad Aeroportuaria, realizando la difusión de las partes pertinentes a todo el personal propio o que actúe en su representación.
(l) Implementar medidas de seguridad adicionales en los procesos de Transporte de Valores y aquellos indicados en la norma DAN 17 05, dichas medidas de seguridad deberán estar establecidas en el Programa de Seguridad.

2.6 Empresas de Servicios

Las empresas de servicios que operan en los aeródromos de la red primaria y en aquellos aeródromos de la red secundaria que realicen operaciones aéreas comerciales con transporte de pasajeros (sobre 19 pasajeros) y carga deberán:

(a) Elaborar y mantener vigente un Programa de Seguridad (PSE) para proteger sus operaciones contra actos de interferencia ilícita, en concordancia con los requisitos del



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

PNSAC y de acuerdo al procedimiento específico, y someterlo a revisión y aprobación formal por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Implementar un Plan de Contingencia (PCE), que contemple procedimientos y medidas de respuesta eficaces contra los actos de interferencia ilícita, acorde con el Plan de Contingencia del aeródromo, y someterlo a revisión y aprobación formal por la Autoridad Aeronáutica.

(c) Aplicar las medidas de seguridad de acuerdo al estado de alerta informado por la Autoridad Aeroportuaria.

(d) Elaborar e implementar un Programa Interno de Control de Calidad, manteniendo los registros.

(e) Elaborar un Programa de Instrucción Interno para capacitar a su personal en materias de seguridad de la aviación civil, manteniendo los registros.

(f) Establecer un sistema de seguridad, autorizado por la DGAC, para brindar protección a sus instalaciones y las áreas bajo su responsabilidad, cuando estas se encuentran en los límites, o dentro, de la parte aeronáutica y/o zonas de seguridad restringidas.

(g) Aplicar medidas para el Control de Acceso de personas y vehículos, comprendida la inspección, cuando la DGAC autorice un acceso desde sus instalaciones a la parte aeronáutica y/o zonas de seguridad restringidas, de acuerdo a lo establecido en el presente Programa.

h) Designar y acreditar ante la DGAC un Coordinador de Seguridad titular y suplente, quien actuará como nexo con la Autoridad Aeroportuaria en materias de su competencia, y encargado de la aplicación del Programa de Seguridad y Plan de Contingencias de la entidad.

(i) Participar en el Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil del aeródromo.

(j) Se exceptúa del cumplimiento de presentación de Programas de Seguridad y Plan de Contingencia, aquellas empresas de servicios que realicen las tareas asignadas en el presente Programa Nacional de Seguridad de la Aviación en representación de un explotador aéreo en aeródromos de vuelos domésticos, en cuyo caso deberán cumplir con lo declarado en los respectivos Programas de Seguridad y Plan de Contingencia del explotador aéreo.

(k) Contar y mantener resguardado y controlado, las partes pertinentes del PSA y PCA entregada por la Autoridad Aeroportuaria.

(l) Las empresas de servicios que realicen la atención de vuelos no regulares extranjeros y nacionales de pasajeros y carga, deberán cumplir en su representación sin limitarse a lo siguiente:

(1) Representar al explotador aéreo no regular ante la activación del Plan de Contingencia.

(2) Verificar el cumplimiento de los procesos de seguridad los cuales pueden incluir medidas de seguridad adicionales conforme a los estados de alerta aeroportuario emitidos por la Autoridad Aeronáutica.

(3) Asignar personal de seguridad privada acreditado por la DGAC para cumplir las funciones de seguridad y protección de las aeronaves, considerando las funciones de verificación e inspección de seguridad de las aeronaves.

(4) Designar personal de Ground Handling, atención de pasajeros y procesos de seguridad y gestión de la carga debidamente acreditada o autorizada por la DGAC.

(5) Dichas medidas de seguridad deberán estar establecidas en los Programas de Seguridad y Contingencia de las empresas de servicios.

(6) Implementar medidas de seguridad adicionales en los procesos de Transporte de Valores y aquellos indicados en la norma DAN 17 05, dichas medidas de seguridad deberán estar establecidas en el Programa de Seguridad.

2.7 Autoridad Policial

2.7.1 En conformidad a sus leyes y reglamentos, dentro de la esfera de su competencia, la participación de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones, en el ámbito de la seguridad de aviación consistirá en:

(a) Prevención y represión de delitos en la parte pública del aeródromo.

(b) Vigilancia y patrullaje en las áreas públicas de los terminales de aeródromos, a fin de identificar personas y/o actividades que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.

(c) Proveer información a la Autoridad Aeronáutica, sobre eventos que puedan significar amenazas a la aviación civil.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(d) Ejecutar tareas preventivas y de respuesta a requerimiento de la Autoridad Aeronáutica, según corresponda, en la parte aeronáutica y zona de seguridad restringida.
(e) Participar a nivel ejecutivo en el Centro de Resolución de Crisis y a nivel operativo en el Centro Operaciones de Seguridad (COS), según corresponda.
(f) Participar en el Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil del aeródromo.

2.7.2 En conformidad a lo establecido en el Reglamento DAR-17, la DGAC podrá solicitar de acuerdo a las circunstancias, el apoyo a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, con el propósito de hacer frente a un acto de interferencia ilícita.

2.7.3 La participación de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública estará contemplada en el Plan de Contingencia de Aeródromo (PCA), Programa de Seguridad de Aeródromo (PSA) y Procedimientos Locales del Aeródromo.

2.7.4 La Autoridad Aeroportuaria deberá instruir a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública en los procedimientos de seguridad de la aviación civil, pertinentes a las tareas asignadas en el PCA.

2.8 Fuerzas Armadas

2.8.1 En conformidad a lo establecido en el Reglamento DAR-17, la DGAC podrá solicitar de acuerdo a las circunstancias, el apoyo a las Fuerzas Armadas, con el propósito de hacer frente a un acto de interferencia ilícita.

2.8.1.1 En virtud de lo señalado en el párrafo anterior la DGAC podrá requerir el apoyo de la Agrupación Antisecuestro de Aeronaves-Unidad Táctica de Fuerzas Especiales (ASA-UTAFE) de la Fuerza Aérea de Chile, para hacer frente a actos de interferencia ilícita, sólo cuando el CRC lo disponga y en caso que esté declarado Estado de Excepción Constitucional, contando con personal capacitado y calificado, que pueda desplazarse rápidamente a los aeródromos, cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita.

2.8.1.2 La participación de las Fuerzas Armadas estará contemplada en los Planes de Contingencia de los Aeródromos (PCA).

2.8.2 Las Fuerzas Armadas podrán desempeñar funciones de apoyo a la Autoridad Aeronáutica, en el ámbito de su competencia.

2.9 Otros Servicios Públicos

2.9.1 Los servicios públicos que cumplen funciones en los aeródromos, distintos a los enunciados en los párrafos 2.7 y 2.8, son entre otros:

(a) Servicio Nacional de Aduanas.
(b) Servicio Agrícola y Ganadero.
(c) Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.

2.9.2 Se considera la participación de un representante en el Comité de Seguridad del aeródromo para los Servicios Públicos mencionados en el párrafo anterior.

2.9.3 Los servicios públicos que cumplen funciones en los aeródromos apoyarán a la Autoridad Aeronáutica, con recursos y medios para responder a un acto de interferencia ilícita, en conformidad a las tareas coordinadas y asignadas en el Plan de Contingencia de los aeródromos.

2.9.4 Los Servicios Públicos, que cuentan con instalaciones en un aeródromo, con acceso a la zona de seguridad restringida, deberán contar con un servicio de seguridad privada autorizado por la DGAC.

## CAPÍTULO 3
## COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES

3.1 Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

3.1.1 Mediante decreto supremo Nº 34 del 09.ABR.2007, se creó el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que tiene como objetivo proponer políticas generales para la prevención de los actos ilícitos contra la aviación civil, revisar la eficacia de las medidas y procedimientos de seguridad y llevar a cabo la coordinación entre las distintas autoridades del Estado y los representantes de los explotadores de aeródromos, de aeronaves y demás involucrados; con el fin de asegurar la aplicación de las normas de seguridad de la aviación civil establecidas en Reglamento Seguridad, Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (DAR 17) y en el presente Programa.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

3.1.2 El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, está integrado por los Ministros y Jefes de Servicios de las siguientes instituciones:

(a) Ministerio del Interior.
(b) Ministerio de Relaciones Exteriores.
(c) Ministerio de Defensa Nacional.
(d) Ministerio de Obras Públicas.
(e) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
(f) Fuerza Aérea de Chile.
(g) Carabineros de Chile.
(h) Policía Investigaciones de Chile.
(i) Dirección General de Aeronáutica Civil.
(j) Servicio Nacional de Aduanas.
(k) Junta de Aeronáutica Civil.

3.1.3 La presidencia del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil corresponde al Ministro de Defensa Nacional.

3.1.4 Para el cumplimiento de su objetivo, el Comité tiene las siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas señaladas a otras organizaciones:

(a) Asesorar, respecto de las normas emanadas de Organizaciones Internacionales relacionadas con la materia, especialmente aquellas originadas en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
(b) Formular orientaciones y directrices tendientes a incorporar y adecuar al ordenamiento jurídico nacional las normas internacionales.
(c) Establecer las coordinaciones necesarias para la aplicación de las medidas dispuestas por las distintas organizaciones involucradas en materia de seguridad, con la finalidad de enfrentar de manera adecuada las amenazas a la aviación civil.
(d) Evaluar la normativa nacional relacionada con la actividad, especialmente el Programa Nacional de Seguridad de la aviación civil, sugiriendo la modificación, derogación o adecuación de éste, acorde a las nuevas realidades y situaciones existentes.
(e) Asesorar en la implementación de medidas de seguridad en la etapa de diseño de nuevos aeropuertos y aeródromos.
(f) Citar a participar en sus reuniones a funcionarios de cualquier organización o servicio público, expertos en diferentes materias del transporte aéreo, a fin de que presten asesoría en materias de su competencia.
(g) Invitar a participar a representantes del sector privado, vinculados a la actividad aérea, a sus reuniones, con el objeto de conocer sus opiniones respecto de las medidas y procedimientos aplicables.
(h) Solicitar de cualquier persona o grupo, tanto nacional como internacional, la asesoría que pudiese ser necesaria para la adecuada toma de decisiones.
(i) Realizar visitas profesionales a los aeródromos del país, a objeto de reconocer en terreno la realidad de éstos.

3.1.5 La frecuencia de las reuniones del Comité Nacional será como mínimo una sesión al año, siendo convocada por su presidente. En casos determinados podrá sesionar extraordinariamente a requerimiento de a lo menos dos de los integrantes.

3.1.6 En caso de impedimento de asistir los integrantes del Comité, los titulares podrán nombrar un representante del mismo Ministerio o Servicio el cual tendrá las mismas atribuciones que éste.

3.2 Comité Local de Seguridad de Aviación Civil

3.2.1 En los aeródromos de la red primaria y aquellos que determine la Autoridad Aeronáutica, se establecerá un Comité Local de Seguridad de Aviación Civil, para apoyar a la Autoridad Aeroportuaria en la coordinación y aplicación de normas, procedimientos y medidas de seguridad para proteger a la aviación contra actos de interferencia ilícita.

3.2.2 El Comité Local de Seguridad de Aviación Civil de un aeródromo estará constituido por el Jefe del aeródromo, quien lo presidirá y convocará por representantes de los organismos públicos que cumplen funciones en él, por el explotador de terminal aéreo y de carga; explotadores de aeronaves que operan en él, empresas de servicios y agencias de carga acreditadas por DGAC que operan en el recinto aeroportuario.

3.2.3 El Comité Local de Seguridad de Aviación Civil tendrá las siguientes atribuciones:

(a) Coordinar la elaboración y aplicación de procedimientos y medidas de seguridad en el aeródromo.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(b) Examinar la aplicación del Programa de Seguridad y Plan de Contingencias del aeródromo, incluyendo las medidas y recomendaciones para mejorarlo.
(c) Coordinar la aplicación de los Programas de Seguridad y Planes de Contingencia de los explotadores aéreos y empresas de servicios.
(d) Proponer acciones tendientes a mejorar las medidas de seguridad.
(e) Informar la nueva normativa y procedimientos de seguridad.

3.2.4 El Comité Local de Seguridad de Aviación Civil se reunirá al menos cuatro (04) veces al año en forma trimestral y efectuará reuniones extraordinarias para notificar a los participantes del comité, los estados de alerta declarados por la Autoridad Aeronáutica u otras situaciones que requieran coordinaciones para implementar o fortalecer las medidas de seguridad.

3.2.5 En cada sesión del Comité se elaborará un acta, donde quedará constancia de los participantes, temas tratados, de los acuerdos adoptados y de las nuevas propuestas y sugerencias, copia de la misma se distribuirá a los servicios públicos y empresas participantes, incluyendo una copia al DASA.

3.2.6 El DASA supervisará la implementación y funcionamiento de los Comités Locales de Seguridad de la Aviación Civil, a nivel aeroportuaria, notificando al Departamento Planificación toda aquella información relevante relacionada con el sistema nacional de seguridad aeroportuaria, para que ésta sea informada al Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

3.3 Medios de Comunicación Social

3.3.1 El Departamento Secretaría General de la DGAC responderá las solicitudes de información, proveniente de los medios de comunicación social, en materia de seguridad aeroportuaria.

3.3.2 En los aeródromos, la Autoridad Aeroportuaria será el vocero oficial en materias de seguridad aeroportuaria, acorde con las directrices que al respecto dicte el Departamento Secretaría General de la DGAC.

3.4 Comunicación y Cooperación con Otros Estados

3.4.1 La DGAC a través del Departamento Planificación podrá satisfacer bajo condición de reciprocidad y dentro de sus facultades, las solicitudes de las autoridades aeronáuticas de otros Estados miembros de OACI, para aplicar medidas de seguridad adicionales respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de dichos Estados. La autoridad que formule el pedido considerará medidas alternativas equivalentes que la Autoridad Aeronáutica disponga.

3.4.2 La DGAC dentro de sus facultades podrá cooperar con las autoridades aeronáuticas de otros Estados miembros de OACI, en la preparación e intercambio de todo o partes de la información relativa a Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil, Programas de Instrucción y Programas de Control de Calidad. Esta actividad será coordinada a través del Departamento Planificación.

3.4.3 La DGAC a través del Departamento Planificación podrá compartir información con autoridades aeronáuticas de otros Estados, sobre amenazas que afecten intereses de seguridad de la aviación, previa coordinación y autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores.

3.4.4 La DGAC brindará adecuada protección de la información de seguridad proveniente de otros Estados otorgando el grado de confidencialidad que establecen los procedimientos para la gestión de documentos de seguridad.

3.4.5 Si los explotadores de aeronaves de otros Estados, deben cumplir exigencias especiales de seguridad requeridas por su Estado, deberán notificar estas medidas a la DGAC previo a su cumplimiento, para la coordinación y aplicación de los procedimientos correspondientes.

3.5 Comunicación con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

3.5.1 La DGAC a través del Departamento Planificación notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la designación de la autoridad competente y el responsable del cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad Aviación Civil.

3.5.2 La DGAC proporcionará a la OACI toda la información pertinente, relativa a un acto de interferencia ilícita materializado en un aeródromo o en el espacio aéreo nacional, a la brevedad y una vez resuelto el caso, a través del formulario correspondiente disponible en el Documento OACI Nº 8973, Manual de Seguridad de la Aviación.

3.5.3 Esta información será proporcionada por el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos y remitida a la OACI por el Departamento Planificación, Sección Relaciones Aeronáuticas Internacionales, previo informe jurídico.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

CAPÍTULO 4
PROTECCIÓN DE AERÓDROMOS E INSTALACIONES, AERONAVES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

4.1 Designación de Zonas de Seguridad Restringidas

4.1.1 La Autoridad Aeroportuaria establecerá previa evaluación de riesgos de seguridad, las zonas en que se llevarán a cabo operaciones vitales para el funcionamiento seguro y continuo de la aviación civil, definiéndose como zonas de seguridad restringidas en los Programas de Seguridad de cada aeródromo.

4.1.2 Las zonas de seguridad restringida en los aeródromos de la red primaria y aquellas situadas fuera de los límites de estos, estarán debidamente consignadas y descritas en el Programa de Seguridad del aeródromo y estudio de seguridad respectivo.

4.1.3 Las zonas de seguridad restringidas de un aeródromo podrán incluir entre otras todas las zonas de salida y llegadas de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga; los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

4.1.4 El acceso a estas zonas de seguridad restringidas será controlado y se aplicará inspección de seguridad a todas las personas y sus pertenencias, acorde a lo establecido en la normativa, Procedimientos de Seguridad y en los Programas de Seguridad del aeródromo.

4.2 Protección de las Zonas de Seguridad Restringidas

4.2.1 Las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos bajo la responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica, serán resguardadas contra actos de interferencia ilícita por medio de una combinación de medidas de protección físicas, controles e inspecciones de personas y vehículos, con el objeto de impedir el acceso no autorizado a las mismas.

4.2.2 En los aeródromos se delimitará la parte pública y la parte aeronáutica, mediante un sistema de seguridad que considere uno o más de los siguientes aspectos: cercos perimetrales; caminos interiores para patrullajes; sistemas de vigilancia a través de circuitos cerrados de televisión y otros medios físicos; puestos Control de Acceso en determinadas zonas de los aeródromos, dotados con personal de seguridad y medios técnicos, para el control e inspección de personas, vehículos y los artículos que éstos porten o transporten, que requieran ingresar a la plataforma u otras zonas restringidas de la parte aeronáutica.

4.2.3 Se establecerán Puestos de Control de Seguridad (PCS) habilitados con equipos y personal de seguridad aeroportuaria, para la inspección de personas y equipajes de mano, acorde a lo establecido en la normativa y procedimientos respectivos.

4.2.4 El acceso a las zonas de seguridad restringida de los aeródromos se controlará por medio de un sistema de credenciales y pases aeroportuarios, administrado por la DGAC, establecido para personas y vehículos.

4.2.5 En casos calificados se autorizará el ingreso a las zonas de seguridad restringidas de una persona cuyos antecedentes no hayan sido verificados, debiendo en tal caso ser identificado y escoltado en todo momento, por alguna persona que cuente con la debida acreditación, hasta que abandone la zona restringida.

4.2.6 Las instalaciones de los explotadores de terminales aéreos concesionarios y subconcesionarios, que cuenten con accesos hacia la parte aeronáutica deberán contar con una autorización de la Autoridad Aeroportuaria a través de una resolución aprobatoria por cada entidad. Se exceptúan de este requisito las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, Servicios Públicos y las Fuerzas Armadas. La Autorización estará sujeta a una evaluación de riesgos de cada aeródromo, permitiendo su aprobación y autorización temporal por un periodo de 30 días o rechazo por no cumplir con requisitos o medidas de seguridad requeridas.

4.2.7 Los explotadores de terminales aéreos, concesionarios y subconcesionarios, para estos efectos deberán incorporar en su Programa de Seguridad, el detalle del sistema de seguridad que utilizará para el control de ingreso de personas y vehículos comprendida la inspección, cuando accedan desde sus instalaciones a la zona de seguridad restringida. El sistema a implementar deberá contar con guardias de seguridad privada, cumpliendo con lo establecido en el decreto ley Nº 3.607 y la norma aeronáutica DAN 17 02 sobre seguridad privada.

4.3 Control de Acceso – Requisitos Generales

4.3.1 La DGAC establecerá normas para el otorgamiento de credenciales aeroportuarias, Tarjeta Ingreso Controlado de Aeródromos (TICA) y pases de vehículos (PAV). En esas normas se dispone el alcance, requisitos de otorgamiento, zonas, tipos de usuarios y criterios de otorgamiento.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

4.3.2 La Autoridad Aeroportuaria establecerá medidas para el Control de Acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeródromos que presten servicios a la aviación civil con el objeto de evitar el ingreso de personas no autorizadas.

4.3.3 El acceso a la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringida de los aeródromos comprenderá los siguientes aspectos:

(a) Control e inspección de pasajeros y su respectiva tarjeta de embarque, cédula de identidad nacional o extranjera y/o pasaporte.
(b) Control e inspección del personal de los servicios públicos y empresas privadas que desempeñen funciones con su respectiva Credencial TICA, extendida por la DGAC.
(c) Control e inspección de tripulaciones de vuelo provistos de su uniforme y licencia aeronáutica vigente, según corresponda.
(d) Control e inspección de usuarios ocasionales, autorizados a ingresar portando una credencial facilitada por la DGAC, previa verificación de antecedentes o con escoltas.
(e) Control e inspección de vehículos públicos o privados que desempeñan funciones provistos de Pase de Acceso Vehicular (PAV), extendido por la DGAC.
(f) Control e inspección de vehículos autorizados a ingresar ocasionalmente a realizar determinado cometido, provisto de un PAV facilitado por la DGAC.

4.3.4 En las zonas de seguridad restringidas, la Autoridad Aeroportuaria supervisará la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a las mismas. Dicha actividad se realizará de forma aleatoria e imprevisible.

4.4 Control de Acceso de Personas

4.4.1 Se permitirá a los pasajeros el acceso a las zonas de seguridad restringida que estén designadas para su uso durante el proceso de embarque, previa inspección y que estén provistos y presenten para su control la tarjeta de embarque otorgada por un explotador aéreo y la respectiva cédula de identidad nacional o extranjera y/o pasaporte.

4.4.2 El acceso del personal de los servicios públicos y empresas privadas a las zonas de seguridad restringida se efectuará portando la correspondiente credencial aeroportuaria conforme a lo establecido en la Norma Aeronáutica DAN 17 03, durante el cumplimiento de las funciones en la parte aeronáutica.

4.4.3 Las personas que no sean pasajeros y los artículos que transporten, previo a su ingreso a la zona de seguridad restringida, serán inspeccionadas en los puestos de control de seguridad y puestos de control de acceso definidos por la Autoridad Aeroportuaria.

4.4.4 Durante el procedimiento para otorgar credenciales, la DGAC controlará que:

(a) Las solicitudes individualizan al trabajador.
(b) Las solicitudes sean verificadas previamente conforme a las funciones que va a cumplir en el aeródromo.
(c) Se verifiquen los antecedentes del solicitante de credencial, conforme a información otorgada por los organismos policiales y el certificado de antecedentes proporcionado por el Servicio de Registro Civil, que acompaña la solicitud.
(d) Charlas de familiarización obligatoria, de acuerdo a lo indicado en el párrafo 4.4.8.

4.4.5 Los datos oficiales de la credencial TICA estarán establecidos en la norma aeronáutica específica DAN 17 03.

4.4.6 Las oficinas responsables de la emisión de credenciales aeroportuarias serán los Subdepartamentos Zonas Aeroportuarias Norte, Sur, Austral, Aeropuerto Arturo Merino Benítez y DASA y aquellos aeródromos que autorice el DASA.

4.4.7 Sin perjuicio de lo anterior este sistema estará controlado y verificado por la Sección Seguridad de Aviación del DASA.

4.4.8 Previo a la entrega de una credencial TICA, la Autoridad Aeroportuaria garantizará que el portador fue sometido a charlas de familiarización en materias de seguridad aeroportuaria, con el objeto de que tengan un conocimiento básico de las medidas de seguridad aplicables en cada unidad.

4.4.9 Cada aeródromo deberá informar periódicamente al DASA, Sección Seguridad de Aviación, las credenciales y PAV extraviados, sustraídos y no devueltos, así como deberán mantener los listados actualizados.

4.5 Verificación de Antecedentes

4.5.1 La DGAC a través de las organizaciones internas indicadas en el párrafo 4.4.6 y los aeródromos, verificarán los antecedentes de las personas que aplican controles de seguridad a las personas



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

con acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas, así como a las personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación, antes de autorizar el acceso a estas zonas. El Programa de Seguridad de aeródromo establecerá los procedimientos de detalle para verificar antecedentes.

4.5.2 La DGAC a través del Departamento Planificación se realizarán convenios o cartas de acuerdo con los organismos policiales u otros organismos del Estado para verificar antecedentes de aquellas personas que requieran acceso a la ZSR sin escolta.

4.5.3 La DGAC una vez otorgadas las credenciales, podrá verificar los antecedentes aleatoriamente del personal que lleva a cabo controles e inspecciones de seguridad y a los demás usuarios a los que se otorgan credenciales definitivas, con una frecuencia mínima anual y cuyo informe de novedades, así como el registro formal, estadístico para la detección y mitigación de riesgos será remitido a DASA y con copia a DPL. El Programa de Seguridad de aeródromo establecerá los procedimientos de detalle para verificar antecedentes periódicamente, incluidos los registros de dicha verificación.

4.5.4 En el caso que un extranjero requiera credenciales aeroportuarias para cumplir labores en la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas, deberá documentar que está autorizado o habilitado para realizar el correspondiente acto o contrato, mediante la presentación del pasaporte o documento de identidad, además de uno de los siguientes documentos vigentes:

(a) Visa de residencia sujeta a contrato.
(b) Visa temporaria.
(c) Permiso especial de tripulantes.
(d) Tarjeta especial de trabajo para extranjero con residencia en trámite.
(e) Tarjeta especial de trabajo para turista extranjero.
(f) Otro tipo de autorizaciones otorgada por el Departamento de Extranjería y Migraciones o de Policía Internacional.

4.5.5 El Programa de Seguridad del aeródromo deberá contemplar los procedimientos de detalle para el ingreso de personas con escolta a las zonas de seguridad restringidas, debiendo en la medida de lo posible, verificar los antecedentes penales de los requirentes.

4.5.6 Cada aeródromo mantendrá los registros de verificación de antecedentes por un plazo de cuatro (4) años para el personal de la DGAC y de dos (02) años para las otras entidades que requieran ingresar a las zonas restringidas, sin perjuicio de lo indicado en el párrafo 4.5.2.

4.5.7 La Autoridad Aeroportuaria no otorgará credencial para el ingreso a la parte aeronáutica a aquellas personas que registren órdenes de detención o de arraigo decretadas por los Tribunales de Justicia; a quienes hayan sido condenados por delitos.
Lo anterior, complementará lo indicado en la norma aeronáutica de credenciales y permisos aeroportuarios.

4.5.8 Las entidades con responsabilidad en el PNSAC, deberán contar con procedimientos de selección, contratación y verificación de antecedentes para su personal.

4.6 Control de Acceso de Vehículos

4.6.1 Durante el procedimiento para otorgar pases a vehículos la DGAC controlará que:

(a) Todas las solicitudes para los pases sean presentadas por el representante de la empresa a la Autoridad Aeroportuaria.
(b) Las solicitudes presentadas sean verificadas previamente para establecer la justificación de acceso, en atención a las funciones que va a cumplir en el aeródromo.

4.6.2 Los datos oficiales del pase de acceso estarán establecidos en la norma aeronáutica específica.

4.6.3 Cada aeródromo deberá otorgar Pases Vehiculares, describiendo en el Programa de Seguridad respectivo, con el suficiente nivel de detalle, las normas sobre expedición, control, responsabilidades, criterios de autorización, tipos de pases, requisitos particulares, entre otros.

4.6.4 La DGAC otorgará el mínimo de pases para vehículos, a fin de evitar la autorización no justificada.

4.6.5 Cada vehículo deberá exhibir el PAV vigente y de forma visible, sus conductores deberán cumplir con los controles e inspecciones de seguridad establecidos por la Autoridad Aeroportuaria, para ingresar a una zona restringida, según lo establecido en la norma aeronáutica específica.

4.6.6 La DGAC fiscalizará que los conductores de vehículos motorizados que deban circular por la parte aeronáutica, estén debidamente calificados para conducir el tipo de vehículo y que hayan recibido instrucción por parte de la Autoridad Aeroportuaria, sobre los requisitos de seguridad para conducir y circular en la parte aeronáutica.

4.6.7 La entrega del pase para los vehículos se efectuará a través del sistema de trámites digitales que disponga la DGAC.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

4.7 Control e Inspección de Vehículos

4.7.1 La DGAC establecerá que se inspeccione o se apliquen otros controles de seguridad apropiados a los vehículos que se autorice el acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, dando cumplimiento a los principios de aleatoriedad e imprevisibilidad.

4.7.2 Para la inspección de vehículos se seleccionarán a lo menos tres de las áreas específicas:

(a) Cavidades de las puertas delanteras, viseras para el sol y guantero;
(b) Bolsillo de los asientos, espacio para los pies y espacio debajo de los asientos;
(c) Maletero/baúl/equipaje/compartimiento de carga;
(d) Cárter de ruedas;
(e) Compartimiento del motor;
(f) Parte inferior del vehículo; y
(g) Cualquier otra parte del vehículo no incluida en la lista anterior.

4.7.3 La inspección de vehículos aumentará de acuerdo a las medidas de seguridad establecidas para cada estado de alerta aeroportuario.

4.7.4 La DGAC podrá autorizar a las empresas u organizaciones que por razones operacionales requieran contar con acceso de personas y vehículos, desde sus instalaciones a las zonas de seguridad restringida.

4.7.5 Las empresas u organizaciones indicadas en el párrafo anterior, deberán contar con un Programa de Seguridad y Plan de Contingencia aprobado por la DGAC y aplicar Controles de Seguridad comprendida la inspección de la forma definida en el presente capítulo.

4.7.6 La DGAC fiscalizará que las empresas u organizaciones que cuenten con accesos autorizados cumplan con lo definido en el presente Programa.

4.8 Suspensión, Cambio de Diseño o Formato de Credenciales y Pases de Acceso de Vehículos

4.8.1 La Autoridad Aeronáutica en casos calificados podrá suspender las credenciales y PAV vigentes, ante un acto de interferencia ilícita o de acuerdo a los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad, efectuada por la autoridad competente y otorgará permisos especiales que será autorizado a ingresar y circular por las zonas restringidas. Esta medida se mantendrá hasta que la Autoridad Aeronáutica determine que la situación fue superada.

4.8.2 La DGAC efectuará cambios en el diseño o formato de las credenciales, considerando el 4 % a nivel nacional anualmente del total de credenciales vigentes y que hayan sido reportadas como perdidas, extraviadas o sustraídas. La Autoridad Aeronáutica por razones de seguridad producto de una evaluación de riesgos podrá decretar cambios de diseño formato que considere pertinentes.

4.9 Protección del Perímetro Aeroportuario

4.9.1 El cerco de seguridad deberá extenderse a todo el perímetro del aeródromo y si esto no es posible, se deberá dar cobertura a todos aquellos puntos vulnerables del recinto en forma prioritaria con base a una evaluación de riesgos de seguridad elaborada por el aeródromo.

4.9.2 Los cercos perimetrales, deben ser barreras de seguridad permanentes y considerar a lo menos:

(a) Que su estructura no interfiera con el funcionamiento de los equipos técnicos de apoyo a la navegación aérea.
(b) Que se encuentren emplazados a una distancia igual o superior a 2 metros de cualquier obstáculo cercano (postes, árboles, equipos, materiales, vehículos, etc.).
(c) Que se reduzcan al mínimo indispensable los accesos al perímetro aeroportuario y que éstos permanezcan cerrados si no se utilizan.
(d) Que edificios, muros y otros obstáculos permanentes que existan y se usen como parte de la barrera física, estén controlados mediante un sistema de seguridad y sean inspeccionados aleatoriamente.
(e) Que su instalación sea disuasiva y dificulte la intromisión subrepticia de personas y fauna.
(f) Que cuenten con señalética que alerte manifiestamente una situación de peligro y/o prohibición.
(g) Que cuenten con iluminación de seguridad adecuada en los sectores en que existan edificaciones.
(h) Que exista un camino perimetral interior que permita el paso de vehículos y personal de seguridad y emergencia en todo tiempo.
(i) Mantener las condiciones de seguridad y operatividad.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(j) El mantenimiento de la valla o barrera perimetral.
(k) La altura, el método de construcción, el material y otras características adicionales de seguridad utilizadas para aumentar la eficacia de la protección del perímetro, tales como alambre de púa o alambre de navajas inclinadas, sistema de detección de intrusos en el perímetro, iluminación o sistema de circuito cerrado de televisión; serán definidas en un manual de infraestructura.
(l) Se debe considerar la incorporación de barreras de contención Caminera (metálica o de hormigón), en el costado externo del cerco para la protección del cerco perimetral, disminuyendo las posibilidades de que se ejecute un acceso forzado con destrucción del cerco.

4.9.3 Los Programas de Seguridad de aeródromo describirán los cercos perimetrales, quedando sus requisitos establecidos en la norma técnica específica.

4.9.4 La Autoridad Aeroportuaria dispondrá que se efectúen patrullajes perimetrales de vigilancia, por parte del Personal de Seguridad Aeroportuaria, uso de televigilancia a través de CCTV o Sistemas de aeronaves pilotadas remotamente (RPAS) para la vigilancia perimetral.

4.9.5 La circulación de personas y vehículos en la Zona de Seguridad Restringida será supervisada por personal de Seguridad Aeroportuaria. Se aplicará inspección aleatoria e imprevisible, como medida disuasiva adicional, intensificando el registro, de acuerdo a los Estados de Alerta declarados por la Autoridad Aeronáutica.

4.10 Iluminación

Cada Aeródromo establecerá en sus Programas de Seguridad el sistema de iluminación que comprenderá a lo menos, iluminación de la plataforma y de los puestos de estacionamiento aislado de aeronaves, instalaciones de ayuda para la navegación aérea, edificaciones y Puestos de Control de Acceso, evaluando constantemente las condiciones de seguridad de la instalación.

4.11 Protección de las Aeronaves

4.11.1 Los explotadores de aeronaves son responsables de la seguridad de sus aeronaves de transporte comercial, para lo cual aplicarán los procedimientos establecidos en sus Programas de Seguridad, que consideren la protección contra actos de interferencia ilícita.

4.11.2 Los explotadores de aeronaves deberán contar con un sistema de seguridad privada o propia con personal capacitado acreditado por la DGAC, para efectuar las labores de resguardo de sus aeronaves, de acuerdo a las normas establecidas.

4.11.3 El sistema de seguridad implementado por el explotador de aeronave deberá contar con personal suficiente para ejecutar las siguientes actividades:

(a) Control y registro de ingreso/salida de las personas desde y hacia las aeronaves en operación.
(b) Control y registro de la circulación de las personas y vehículos alrededor de las aeronaves cuando estas se encuentren en operación.
(c) Control de los suministros, equipajes de bodega, catering, carga y correo al momento de ser cargados a bordo de las aeronaves.
(d) Protección de las aeronaves mientras se mantengan con las puertas abiertas y escalas remotas en las zonas de seguridad restringidas.
(e) Inspeccionar a las personas que ingresan a una aeronave, una vez que esta haya sido sometida a la verificación e inspección de seguridad, desde la zona de seguridad restringida.

4.11.4 Adicionalmente el explotador de aeronaves considerará personal propio de seguridad o de empresas prestadoras de servicios de seguridad privada para realizar las siguientes actividades:

(a) Protección, supervisión y control de las áreas de embarque de pasajeros, desde la puerta de embarque a la aeronave, considerando puente de embarque, buses o desplazamiento a pie.
(b) Protección, supervisión y control de las áreas de desembarque de pasajeros, desde la aeronave a la zona de llegada de pasajeros, considerando puente de embarque, buses o desplazamiento a pie.
(c) Protección, supervisión y control de los suministros, equipajes de bodega, catering, carga y correo.

4.11.5 Los explotadores de aeronaves deberán describir con suficiente nivel detalle en sus Programas de Seguridad los procedimientos para cada una de las actividades mencionadas en los párrafos 4.11.3 y 4.11.4, debiendo señalar la cantidad de personas que utilizará para cumplir estas funciones.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

4.11.6 En las operaciones de aviación civil internacional las actividades indicadas en el párrafo 4.11.3 serán realizadas con guardia o agentes de seguridad privada o propia autorizados y acreditados por la DGAC, con un mínimo de dos (02) guardias por operación, los que aumentarán de acuerdo a las medidas de seguridad establecidas para cada estado de alerta aeroportuario.

4.11.7 En el caso de las operaciones de aviación civil nacional, las actividades indicadas en el párrafo 4.11.3, serán realizadas con un mínimo de dos (02) personas que deben estar acreditados como encargados de seguridad, agente de seguridad y/o guardias de seguridad autorizados por la DGAC.

4.11.8 El personal del componente de seguridad antes indicado, mientras realicen las funciones de seguridad descritas en los párrafos 4.11.3 y 4.11.4, no podrán realizar otras funciones simultáneas que no sean las señaladas en los párrafos antes indicados.

4.11.9 Los Explotadores de Aeronaves deberán disponer el cierre de todas las puertas exteriores mediante el uso de Sellos de Seguridad y retirar el equipo de embarque (escalas, pasarelas, otros), cuando ella no esté en servicio. En caso contrario, deberá mantener personal de Seguridad Privada, Encargados de Seguridad Aeroportuaria o Agente de Seguridad Aeroportuaria como responsable de la protección de la aeronave o contar con un Sistema Tecnológico aprobado por la DGAC.

4.11.10 Verificación e Inspección de Seguridad de las Aeronaves

4.11.10.1 La Autoridad Aeronáutica fiscalizará, a través del personal de seguridad aeroportuaria, que los explotadores de aeronaves realicen las verificaciones y/o inspecciones de seguridad de las aeronaves que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial.
La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos llevada a cabo por la Autoridad Aeroportuaria.

4.11.10.2 Los explotadores de aeronaves deberán incluir en sus Programas de Seguridad los procedimientos de detalle para la verificación e inspección de seguridad de las aeronaves, basados en la evaluación de riesgos de seguridad, ya sea en operaciones ordinarias como en situaciones de intensificación de la amenaza.

4.11.10.3 El detalle de los componentes que deben contener las listas para efectuar una verificación o inspección de seguridad de una aeronave se encuentran descritos en el apéndice A. el cual estará disponible en el portal web institucional.

4.11.10.4 Durante la aplicación de una verificación e inspección de seguridad de las aeronaves se deberá tener en cuenta:

(a) Que la ejecución sea de forma sistemática, utilizando como referencia los modelos de listas indicados en el párrafo anterior.
(b) Evitar que se dejen áreas sin revisión.
(c) Para el interior de la aeronave, se iniciará desde atrás hacia adelante evitando que personas vuelvan a ingresar a las áreas ya revisadas, incluyendo cabina de pasajeros, lavados, cocinas, etc.
(d) Para el exterior de la aeronave, considerar fuselaje, bodegas, compartimientos, entre otros.
(e) Se adoptarán las medidas de seguridad necesarias para que sus aeronaves estén protegidas de ingresos no autorizados, desde el momento en que comience la verificación o inspección de seguridad, hasta la salida de la aeronave.

4.11.10.5 Los explotadores de aeronaves deberán tener un registro físico o digital de las inspecciones o verificaciones de seguridad por un periodo mínimo de sesenta (60) días.

4.11.10.6 La Autoridad Aeroportuaria realizará fiscalizaciones periódicas para evidenciar que los explotadores de aeronaves realicen las inspecciones y/o verificaciones de seguridad de las aeronaves que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial.

4.11.11 Verificación de seguridad de aeronaves

4.11.11.1 Los explotadores de aeronaves deberán realizar verificaciones de seguridad de sus aeronaves, de acuerdo a lo establecido en sus Programas de Seguridad o conforme a la evaluación de riesgos de seguridad realizada la Autoridad Aeroportuaria, cuando:

(a) La aeronave se mantiene en operación en la zona de seguridad restringida.
(b) La aeronave se mantiene estacionada o pernocte en la zona de seguridad restringida.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

4.11.11.2 Las verificaciones de seguridad de sus aeronaves, considerarán los siguientes aspectos:

(a) El examen visual del interior de la aeronave incluyendo la revisión de los lugares donde tengan acceso las personas, considerando: compartimientos, bodegas y paneles de servicios de la aeronave donde puedan acceder desde tierra sin usar equipos.
(b) El control y registro de todas las personas que deban ingresar por razones de servicio a la aeronave.
(c) La inspección de las personas que acceden a una aeronave, una vez que ésta haya sido sometida a la verificación e inspección de seguridad, desde la zona de seguridad restringida.
(d) El registro documental o digital mediante listas de verificación que evidencien la ejecución de la verificación de seguridad.
(e) La notificación digital o escrita al Comandante de Aeronave al finalizar una verificación.

4.11.11.3 La verificación de seguridad de la aeronave podrá ser realizada por tripulación de vuelo, tripulación de cabina, personal de seguridad privada que cumpla con las competencias definidas en el PNISAC.

4.11.11.4 Si una aeronave se encuentra en operación y al ser fiscalizada por la DGAC se encuentra sin personal responsable de la protección, el explotador de aeronaves deberá ejecutar una nueva verificación de seguridad.

4.11.12 Inspección de seguridad de aeronaves

4.11.12.1 Los explotadores de aeronaves deberán efectuar inspecciones de seguridad previas al vuelo de las aeronaves de transporte comercial, con el objeto de descubrir si existen objetos sospechosos o se han ocultado armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan poner en riesgo la seguridad del vuelo.

4.11.12.2 Las inspecciones de seguridad de sus aeronaves, considerarán los siguientes aspectos:

(a) La revisión deberá incluir la inspección completa, y detallada, del interior y exterior de la aeronave.
(b) El control y registro de todas las personas que deban ingresar por razones de servicio a la aeronave.
(c) La inspección de todas las personas que no son pasajeros que requieren ingresar a la aeronave después de realizada la inspección de seguridad.
(d) El registro documental o digital mediante listas de verificación que evidencie la ejecución de la inspección de seguridad.
(e) Notificación digital o escrita al Comandante de Aeronave al finalizar una inspección.

4.11.12.3 Los explotadores de aeronaves efectuarán inspecciones de seguridad en sus aeronaves en los siguientes casos:

(a) Si las aeronaves han estado fuera de las zonas de seguridad restringidas y deben iniciar una nueva operación.
(b) Si la aeronave se encuentra bajo amenaza o la DGAC requiere aplicar medidas adicionales de seguridad.
(c) En los casos que la Autoridad Aeronáutica lo requiera por aumento del nivel de amenaza.
(d) Si el estado de matrícula solicita medidas adicionales de seguridad.
(e) En aquellos casos en que las aeronaves provengan de aeropuertos de otros estados y no se cuente con acuerdos formales de validación de sus procedimientos de seguridad de aviación entre uno o ambos estados.

4.11.12.4 La inspección de seguridad de la aeronave será realizada por personal de seguridad privada o personal calificado y certificado dependiente del explotador de aeronaves. En el caso que la Autoridad Aeronáutica lo disponga, de acuerdo al estado de alerta aeroportuario, la inspección de seguridad de las aeronaves será realizada por personal de seguridad aeroportuaria y/o con asistencia de Fuerzas de Orden y Seguridad Pública.

4.11.13 De la evaluación de riesgos

4.11.13.1 La DGAC a través del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos en coordinación con el Departamento Planificación, determinará a través de una evaluación de riesgos, otras instancias en que se deba realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave, considerando los siguientes factores:

(a) El nivel de la amenaza.
(b) Las aeronaves que permanecen durante la noche.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(c) La ubicación del estacionamiento.
(d) El punto de origen.
(e) El destino.
(f) El estado de matrícula o estado del explotador.

4.11.13.2 La DGAC a través de la Autoridad Aeroportuaria, notificará a los explotadores de aeronaves, cuando corresponda, el resultado de la evaluación de riesgos indicada en el párrafo anterior, identificando aquellas instancias donde se exijan medidas adicionales.

4.12 Operaciones en Tránsito

4.12.1 Los explotadores de aeronaves deberán verificar que los pasajeros que desembarcan no dejen artículos a bordo de la aeronave en las paradas de escalas en tránsito de los aeródromos.

4.12.2 El Programa de Seguridad establecerá las medidas de seguridad que se deben aplicar, considerando:

(a) Verificaciones e inspecciones de la cabina de la aeronave con respecto a cualquier artículo dejado por pasajeros que desembarcan de vuelos en tránsito, manteniendo registro documental o digital de dicha verificación e inspección, cuando desembarquen todos los pasajeros en escalas de tránsito;
(b) La reconciliación positiva de todo el equipaje de mano que se encuentre en la aeronave con los pasajeros en tránsito que permanecen a bordo;
(c) El retiro de cualquier artículo dejado por pasajeros que desembarcan de vuelos en tránsito; y
(d) Retiro de la aeronave del equipaje de mano y de bodega de cualquier pasajero que haya dejado el vuelo antes de llegar a su destino final, antes de que se autorice la continuación del vuelo.

4.12.3 La Autoridad Aeroportuaria en coordinación con el explotador de aeronaves, adoptarán las medidas de seguridad correspondientes para eliminar posibles amenazas de los artículos dejados a bordo de las aeronaves de pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito, dichas medidas serán incluidas en los Planes de contingencia.

4.12.4 La Autoridad Aeroportuaria en coordinación con el explotador de aeronaves establecerá los procedimientos necesarios para proteger:

(a) Pasajeros en tránsito o transbordo y su equipaje de mano contra interferencias no autorizadas; y
(b) La integridad de la aeronave en tránsito.

4.12.5 Cuando existan operaciones aéreas en tránsito en vuelos domésticos, con pasajero a bordo de las aeronaves, no se requerirá realizar inspección o verificación de seguridad a bordo de la misma, asegurando solo la inspección o verificación externa de la aeronave, de acuerdo al párrafo 5.2.3.

4.13 Aeronaves que no Estén en la Zona de Seguridad Restringida

4.13.1 Los explotadores de aeronaves aplicarán controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves, cuando las mismas no estén en zonas de seguridad restringida.

4.13.2 El Programa de Seguridad de cada explotador de aeronaves detallará los controles que se aplicarán cuando una aeronave no se encuentre en una zona de seguridad restringida, considerando como mínimo medidas de seguridad para:

(a) Protección de las aeronaves.
(b) Verificación e inspección de seguridad de las aeronaves.

4.14 Manifiesto e Identificación de Pasajeros

4.14.1 Los explotadores de aeronaves deberán adoptar las medidas para acreditar la veracidad de la información contenida en sus respectivos manifiestos de pasajeros, así como para la identificación de los pasajeros en el momento del embarque, mediante la exhibición de la respectiva cédula nacional de identidad o del pasaporte, tratándose de pasajeros extranjeros no residentes en el país, o bien mediante el uso de biometría u otra tecnología disponible que permita validar y verificar la identidad del pasajero.

4.14.2 Los Programas de Seguridad de los explotadores de aeronaves incluirán medidas para asegurarse que los pasajeros cuenten con los documentos de viaje pertinentes para el tránsito, transbordo y destino, según corresponda.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

4.15 Medidas de Seguridad Durante el Vuelo

4.15.1 Los explotadores de aeronaves adoptarán las medidas apropiadas para que, durante el vuelo impidan el ingreso no autorizado de personas al compartimiento de la tripulación de vuelo, dichas medidas serán detalladas en su Programa de Seguridad.

4.15.2 Dentro de las medidas de seguridad durante el vuelo se considera:

(a) La puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo debería cerrarse al terminar el proceso de embarque, desde el momento en que se cierran las puertas principales hasta que se vuelvan a abrir a la llegada.
(b) La puerta debería permanecer cerrada mientras la aeronave esté en vuelo, salvo cuando sea necesario para permitir que entren o salgan personas autorizadas.
(c) Los explotadores de aeronaves deberían elaborar procedimientos escritos e incorporarlos en el Programa de Seguridad o Programa de Seguridad Operacional, donde se describan los medios y procesos para cerrar la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo y para supervisar el acceso.
(d) Los procedimientos de seguridad para el compartimiento de la tripulación de vuelo podrán considerar el uso de cámaras de seguridad u otros aparatos para alertar a la tripulación de vuelo acerca de la actividad en la cabina de pasajeros y los procedimientos vigentes para la comunicación entre el compartimiento de la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.

4.15.3 En el caso de las aeronaves que por configuración no cuentan con puertas en el compartimiento de la tripulación de vuelo, el explotador de aeronaves deberá contar con procedimientos de coordinación para que el tripulante de vuelo que no esté piloteando la aeronave o un tripulante de cabina, se mantenga alerta a las condiciones de seguridad para evitar el ingreso de personas no autorizadas a la cabina de pilotaje.

4.16 Operaciones Bajo Amenaza o Ante Actos de Interferencia Ilícita

4.16.1 La Autoridad Aeroportuaria en coordinación con el explotador de aeronaves, adoptarán las medidas de seguridad correspondientes para las operaciones que se consideren bajo amenaza, ubicando a la aeronave en un puesto estacionamiento aislado para aeronaves definido en el aeródromo, el que deberá ser protegido por el explotador de aeronaves y además mediante patrullajes a intervalos irregulares.

4.16.2 La Autoridad Aeronáutica en coordinación con el explotador de aeronaves adoptará medidas apropiadas para proteger una aeronave, cuando haya sospecha fundada que puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita, de acuerdo a los procedimientos consignados en los respectivos planes de contingencia.

4.17 Sistemas Portátiles de Defensa Antiaérea (MANPADS)

4.17.1 De conformidad con la evaluación de riesgos, las autoridades competentes establecerán medidas en tierra o procedimientos operacionales para mitigar los posibles ataques contra aeronaves con sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves en los aeropuertos o cerca de ellos.

4.17.2 La DGAC, a través del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, en cada aeródromo coordinará con los organismos policiales y entidades que se estimen convenientes la aplicación de la evaluación de riesgos de seguridad.

4.17.3 Como resultado de la evaluación de riesgos de seguridad se establecerán medidas y procedimientos locales, los que podrán considerar dentro de otras específicas, las siguientes medidas:

(a) Patrullaje y sensibilización comunitaria;
(b) Instrucción de pilotos para aplicar medidas correctivas en vuelo (si está disponible);
(c) Medidas de control del tránsito aéreo; y
(d) Otras medidas que se estimen pertinentes.

4.17.4 Las medidas de seguridad para mitigar posibles ataques contra aeronaves aumentarán según el estado de alerta.

4.18 Instalaciones y Servicios Para la Navegación Aérea

4.18.1 La DGAC efectuará Estudios de Seguridad en los aeródromos de la red primaria y aquellos de la red secundaria que realicen operaciones aéreas regulares de pasajeros y carga (sobre 19



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

pasajeros), para identificar las instalaciones y servicios para la navegación aérea, así como los relacionados a la aviación, situados tanto en el aeródromo como fuera del mismo, que son indispensables para la prestación continua de los servicios de la aviación civil y operaciones aéreas.

4.18.2 El Programa de Seguridad y el Plan de Contingencia del aeródromo, según corresponda, contemplará medidas para proteger los aeródromos, las instalaciones y servicios durante las operaciones normales o de contingencia.

4.18.3 La Autoridad Aeronáutica ha establecido en los aeródromos de la red primaria un servicio de seguridad aeroportuaria (AVSEC), con los medios y recursos necesarios, consistentes en dependencias e instalaciones, normativa, procedimientos, personal especialista y equipamiento de seguridad para las inspecciones, vigilancia y control.

4.18.4 La Autoridad Aeronáutica, establecerá el servicio de seguridad aeroportuaria (AVSEC) de la DGAC, en aquellos aeródromos de la red secundaria, donde se realicen operaciones comerciales sobre (diecinueve) 19 pasajeros previa evaluación de riesgos que determine su implementación.

4.19 Diseño y Construcción de Nuevas Instalaciones de Aeródromo

4.19.1 La DGAC a través del Departamento Planificación y el Departamento Comercial, mantendrá la coordinación con la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, para incluir los requisitos arquitectónicos relacionados con nueva infraestructura, así como las modificaciones a las ya existentes, de manera que se integren las medidas de seguridad para la aplicación de este Programa Nacional.

4.19.2 El Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos estudiará y analizará los antecedentes sobre el diseño e infraestructura para la protección de instalaciones aeroportuarias y otros, con el propósito de asesorar a los Departamentos Planificación y Comercial, según corresponda.

4.20 Servicios de Tránsito Aéreo

4.20.1 Los Servicios de tránsito aéreo que operan en el territorio nacional son de responsabilidad de la DGAC, todos sus procedimientos y disposiciones cumplen con las regulaciones internacionales y nacionales para proveer el servicio con estándares de seguridad.

4.20.2 Los Programas de Seguridad y Planes de Contingencias de los Aeródromos contemplarán las siguientes medidas:

(a) La seguridad de sus instalaciones, a nivel local.
(b) Evaluación de riesgos de seguridad de las instalaciones y servicios.
(c) Medios para la contención de los efectos de transgresiones de una medida de seguridad y sus posibles acciones correctivas para no cometer nuevamente esta transgresión.
(d) Planificación de contingencia para la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (ATM) a nivel local.

4.20.3 Sin perjuicio de lo anterior, la normativa relacionada con la gestión de los servicios de tránsito aéreo establecerá e implementará un procedimiento de seguridad local que sea concordante con el Programa de Seguridad del aeródromo y Plan de Contingencia, el cual deberá incluir los siguientes criterios relacionados con:

(a) La seguridad física de las instalaciones,
(b) La seguridad del personal,
(c) La seguridad de los sistemas Tecnología de la información y las comunicaciones (ICT), incluyendo ciberseguridad,
(d) Planificación de Contingencia para la seguridad de la gestión del Tránsito Aéreo (ATM),
(e) Contribución de la ATM para la protección contra la interferencia ilícita,
(f) El apoyo de la ATM para el mantenimiento del orden público,
(g) La gestión del espacio aéreo para la seguridad de la ATM.

4.21 Medidas de Seguridad en la Parte Pública

4.21.1 La DGAC, a través de la Autoridad Aeroportuaria, determinará e identificará, en el Programa de Seguridad, las áreas de la parte pública del aeropuerto.

4.21.2 El Programa de Seguridad del aeropuerto podrá considerar las siguientes áreas de la parte pública:

(a) Zonas de llegada y salida de pasajeros.
(b) Zonas de estacionamiento del edificio terminal.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(c) Zonas adyacentes del edificio terminal.
(d) Zonas de presentación de pasajeros y equipajes.
(e) Zonas de atención de pasajeros y equipajes de alto riesgo.
(f) Zonas de acceso al edificio terminal.
(g) Otras Zonas de acuerdo a la evaluación de riesgos local.

4.21.3 La DGAC establecerá medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, dichas medidas serán aplicables de acuerdo a los niveles de amenaza y serán informadas a través del Comité Local de Seguridad de Aviación Civil.

4.21.4 La DGAC a través de la Autoridad Aeroportuaria, como resultado de una evaluación de riesgos de seguridad, coordinará con los organismos policiales y explotadores de terminales aéreos de pasajeros las medidas de seguridad en la parte pública que se estimen convenientes.

4.21.5 Para determinar las medidas de seguridad física y operacionales que correspondan, se considerarán los siguientes criterios:

(a) Arreglos para reducir el riesgo de que se utilicen vehículos que transportan Artefactos Explosivos Improvisados (VBIED) para estrellarse contra el edificio terminal;
(b) Arreglos para proteger y vigilar las zonas de llegada y recogida de pasajeros y las partes delanteras del edificio terminal para evitar que se dejen vehículos sin vigilancia;
(c) Vigilancia y patrullas de las zonas públicas y adyacentes al edificio terminal;
(d) Procedimientos para proteger tarjetas de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos que se encuentren disponibles en los lugares de atención a pasajeros y público en el edificio terminal;
(e) Arreglos relativos a las instalaciones de presentación de pasajeros y equipaje.
(f) Arreglos relativos a las instalaciones para la presentación de pasajeros y equipajes de vuelos de mayor riesgo; y
(g) Arreglos para efectuar mensajes o comunicados de seguridad destinados al público en general, para prevenir actos contra la seguridad de la aviación civil.
(h) Otros arreglos pertinentes de acuerdo a la evaluación de riesgos local.

4.21.6 Responsabilidades:

4.21.6.1 Será el Departamento de Planificación quien establecerá acuerdos formales con las fuerzas de orden y seguridad pública, cuyos convenios de colaboración deberán ser informados a los Aeródromos.

4.21.6.2 Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública serán responsables de prevenir y dar respuesta a delitos que se cometan en el área pública de un aeropuerto.

4.21.6.3 El Explotador del terminal aéreo de pasajeros aplicará medidas preventivas en el área pública de un aeropuerto.

4.21.6.4 Las coordinaciones entre los distintos órganos del Estado y demás entidades intervinientes, se realizarán a través:

(a) Del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; del Departamento de Planificación.
(b) Del Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil.
(c) De la Autoridad Aeroportuaria.
(d) Otros representantes DGAC con responsabilidad en la materia.

4.22 Elaboración del Programa de Seguridad y Plan de Contingencia
Los criterios para la elaboración del Programa de Seguridad y Plan de Contingencia de las entidades externas con responsabilidad en el presente Programa, se encuentran publicados en el portal web de la DGAC.

## CAPÍTULO 5
## CONTROLES DE SEGURIDAD DE PERSONAS Y OBJETOS A BORDO

5.1 Inspección de Personas, Pasajeros y Equipaje de Mano

5.1.1 Generalidades
Para impedir que se introduzcan en las aeronaves armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita en los aeródromos, se han establecido Puestos de Control de Seguridad (PCS) para la inspección de personas, pasajeros, del equipaje de mano y bodega, antes de permitirles la entrada a una zona estéril o a la aeronave.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.1.2 Autoridad

5.1.2.1 La DGAC a través de su personal de seguridad aeroportuaria, llevará a cabo la inspección de las personas, pasajeros, equipajes de mano y pertenencias, acorde a lo establecido en el DAR 17 y procedimientos de seguridad.

5.1.3 Zonas estériles

5.1.3.1 Se establecerán zonas estériles en los aeródromos, donde permanecerán transitoriamente los pasajeros y equipajes de mano ya inspeccionados en el Puesto Control de Seguridad, antes de abordar una aeronave.

5.1.3.2 Las zonas estériles serán dependencias cerradas desde el piso al techo, mediante el uso de cierres o puertas, además se efectuarán rondas perimetrales por el personal de seguridad aeroportuaria para proteger esas dependencias contra el ingreso no autorizado. Asimismo, se podrá contar con vigilancia remota mediante circuito cerrado de televisión.

5.1.4 Uso de los equipos de seguridad

5.1.4.1 Los pasajeros y su equipaje de mano serán inspeccionados previo al vuelo, mediante el empleo de tecnologías tales como: equipos de detección de metales tipo pórtico; detector de metal tipo manual; equipos de rayos X y otras tecnologías; en cuanto al equipaje de bodega, será inspeccionado con tomógrafos computarizados o similares; máquinas de rayos X, perros entrenados en la detección de explosivos y otras tecnologías de acuerdo a la evaluación de riesgos de seguridad.

5.1.4.2 Los medios técnicos con que cuenta cada aeródromo para la inspección serán mencionados en sus respectivos Programas de Seguridad.

5.1.4.3 Uso de detección de explosivos

5.1.4.3.1 La DGAC establecerá las medidas necesarias para que se empleen métodos adecuados de inspección, capaces de detectar la presencia de explosivos que los pasajeros y personas que no son pasajeros lleven en su persona, pertenencias o en el equipaje de mano. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera impredecible y aleatoria.

5.1.4.3.2 La inspección de los pasajeros y del equipaje de mano incluye como mínimo uno de los métodos siguientes con capacidad para detectar explosivos:

(a) Registro totalmente manual;
(b) Detección de trazas de explosivos;
(c) Sistemas de detección de explosivos;
(d) Perros detectores de explosivos;
(e) Escáneres de inspección avanzada de personas; o
(f) Inspección por rayos X a través de equipos convencionales o con tecnología CT.

5.1.4.3.3 La DGAC publicará textos de orientaciones técnicas relacionadas con la detección de explosivos.

5.1.5 Registro manual

5.1.5.1 Se efectuará registro manual o físico a las personas, pasajeros y su equipaje de mano en el Puesto Control de Seguridad, en las siguientes condiciones:

(a) Cuando falle algún equipo de inspección, quedando fuera de servicio.
(b) Cuando no esté en buenas condiciones de funcionamiento algún equipo.
(c) Cuando se deba identificar objetos en la persona, que activen la alarma del detector de pórtico o detector manual.
(d) Cuando se deba identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectada durante el examen de rayos X del equipaje de mano.
(e) Para inspección de pasajeros con condiciones especiales.
(f) Ante declaraciones de estados de alerta.
(g) Si la Autoridad Aeronáutica lo requiera como una medida adicional de seguridad.
(h) En caso de corte de energía o avería en el equipo de inspección.
(i) Ante la ausencia de equipos de inspección.

5.1.5.2 En el caso de practicar una inspección mediante registro manual a un pasajero se deberá efectuar preferentemente con personas del mismo sexo.

5.1.6 Revisión Secundaria
La DGAC podrá implementar revisiones secundarias a través de tecnología o una combinación de inspección manual con otros elementos.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.1.7 Inspección al azar o aleatorio

5.1.7.1 El personal de seguridad aeroportuaria llevará a cabo en el Puesto Control de Seguridad durante las operaciones de embarque normales, la inspección aleatoria e imprevisible de pasajeros y su equipaje de mano.

5.1.7.2 Se aplicará la inspección aleatoria e imprevisible, como medida disuasiva adicional intensificando el registro, de acuerdo a los estados de alerta declarados por la Autoridad Aeronáutica.

5.1.8 Objetos o artículos prohibidos

5.1.8.1 La DGAC publicará en la página web un listado de los objetos o artículos prohibidos para el transporte en cabina. Asimismo, en los Puestos de Control de Seguridad de los aeródromos se instalará información gráfica al respecto. Esta información será actualizada según nuevas amenazas o cuando la evaluación de riesgo lo determine.

5.1.8.2 Los explotadores de aeronaves serán responsables de informar a sus pasajeros sobre los artículos y objetos prohibidos, que no pueden ser transportados en la cabina.

5.1.8.3 Los artículos depositados por los pasajeros en los receptáculos para objetos prohibidos, serán puestos a disposición de la Municipalidad donde esté asentado el aeródromo. Los Programas de Seguridad de la unidad aeroportuaria deberán contemplar los procedimientos de detalle para el cumplimiento de esta disposición.

5.1.8.4 Los pasajeros que trasladen mercancías peligrosas para ser autorizados a ingresar a zona estéril y realizar el proceso de embarque, deberán cumplir las instrucciones técnicas para su transporte por vía aérea y la normativa aeronáutica específica.

5.1.8.5 Los pasajeros que porten especies u otros elementos en contravención a disposiciones legales, serán puestos a disposición de la autoridad policial, junto a la especie correspondiente, mediante un acta y se notificará al operador aéreo.

5.1.9 Objetos o artículos prohibidos utilizados por los usuarios de los aeródromos
La DGAC a través de la Autoridad Aeroportuaria establecerá un procedimiento para los elementos prohibidos que requieran ingresar a la zona de seguridad restringida, el cual deberá estar definido en el Programa de Seguridad del aeródromo.

5.1.10 Objetos retenidos

5.1.10.1 Tratándose de artículos que constituyan un riesgo para la seguridad del vuelo, no se permitirá su transporte por el pasajero o en su equipaje de mano a bordo de la cabina de una aeronave. Estos artículos serán retenidos en el puesto de control de seguridad por el personal de seguridad aeroportuaria, conforme al procedimiento de detalle que dicte la Autoridad Aeronáutica.

5.1.10.2 Los explotadores de aeronaves son responsables de retirar desde el Puesto Control de Seguridad, los elementos retenidos de manera documentada bajo firma, transportándolos para su embarque a la aeronave, los que serán devueltos a sus propietarios en el aeródromo de destino, en el lugar designado para tal efecto, que estará establecido en el Programa de Seguridad del Aeródromo.

5.1.11 Negativa de someterse a inspección
A los pasajeros que se nieguen a someterse a la inspección de seguridad o a la inspección de su equipaje de mano o facturado, se les impedirá el ingreso a zona estéril y el embarque a la aeronave, comunicando el hecho al explotador de aeronave.

5.1.12 Protección de pasajeros y equipaje inspeccionado
La DGAC a través de la Autoridad Aeroportuaria, establecerá y coordinará a nivel local, la aplicación de medidas para que los pasajeros y el equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estén protegidos contra interferencias, desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave.

5.1.13 Separación de pasajeros inspeccionados y sin inspeccionar

5.1.13.1 En los aeródromos se aplicará un procedimiento estandarizado para la inspección de todos los pasajeros y sus equipajes de mano, previo al ingreso a la zona estéril del terminal de pasajeros.

5.1.13.2 Los pasajeros que justificadamente deban salir de la zona estéril a la parte pública, a su ingreso serán nuevamente sometidos junto a sus equipajes de mano a inspección en el Puesto Control de Seguridad.

5.1.14 Fallas en los controles de seguridad

5.1.14.1 En el caso que existan antecedentes o se sospeche que los controles de seguridad fueron vulnerados y que puedan afectar a una aeronave que despegó, la DGAC a través del



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

Departamento de Planificación, notificará al Estado de arribo para que se adopten las medidas de seguridad para proteger ese vuelo. La Autoridad Aeronáutica dispondrá una investigación para identificar las causas y adoptar las medidas correctivas que impidan su repetición.

5.1.14.2 El Programa de Seguridad del aeródromo incluirá procedimientos de actuación ante fallas en los controles de seguridad. El procedimiento deberá incluir medidas alternativas de inspección en caso de fallas del equipo, interrupciones de energía, inoperatividad de los sistemas, entre otros. Dentro de las medidas básicas se considera el registro manual y el uso de medios de revisión complementarios.

5.1.15 Inspección del área estéril donde ocurrió mezcla de pasajeros o ante fallas de los controles de seguridad.
Cuando se produzca una mezcla de pasajeros o equipaje, inspeccionados y no inspeccionados, o fallen los controles de seguridad, la Autoridad Aeroportuaria dispondrá que personal de seguridad aeroportuaria efectúe una inspección detallada al área estéril que fue afectada y la aeronave si fuera el caso, además de una nueva inspección de todos los pasajeros o su equipaje involucrado, según lo indiquen las circunstancias, con el propósito de descartar posibles amenazas.

5.2 Pasajeros en Tránsito o que Trasbordan a Otro Vuelo

5.2.1 Los explotadores de aeronaves incluirán en sus Programas de Seguridad; procedimientos y medidas adecuadas para controlar a los pasajeros y sus equipajes de mano en tránsito o que trasborden a otro vuelo.

5.2.2 Los pasajeros y sus equipajes provenientes de un vuelo internacional que se encuentren en tránsito o que trasborden a otro vuelo internacional, serán inspeccionados por personal de seguridad aeroportuaria de la DGAC, previo a ser autorizados a ingresar a zona estéril o embarcar en una aeronave. Lo anterior también será aplicable a los pasajeros y sus equipajes provenientes de vuelos internacionales que continúen en vuelos nacionales. Así también, aquellos pasajeros, carga y equipajes provenientes de aeródromos privados y de la red secundaria que no hayan sido sometidos a inspección por personal de seguridad de la DGAC.

5.2.3 Si por razones operacionales, en las rutas nacionales, los pasajeros en tránsito se mantienen a bordo de las aeronaves, los explotadores de aeronaves deberán incorporar medidas para proteger a los pasajeros inspeccionados y su equipaje de cabina contra interferencias no autorizadas.

5.2.4 Los aeródromos fiscalizarán que los explotadores de aeronaves apliquen medidas para que los pasajeros y su equipaje de cabina sean sometidos a inspección de seguridad previo a su embarque.

5.3 Tripulación de Aeronaves, Personal del Aeródromo y Otras Personas
Las tripulaciones de aeronaves y las personas que no sean pasajeros podrán ingresar a zona estéril del terminal aéreo siendo sometidas a los controles e inspecciones que realice el personal de seguridad aeroportuaria, de la misma forma que los pasajeros, en caso de negarse a la inspección se impedirá el ingreso a la zona estéril y/o zona de seguridad restringida.

5.4 Procedimientos Especiales de Inspección

5.4.1 La DGAC establecerá procedimientos especiales para el transporte de pasajeros de categoría especial, los cuales, además, deberán ser descritos en los Programas de Seguridad de los explotadores aéreos se consideran entre ellos:

(a) Diplomáticos y valijas diplomáticas.
(b) Material clasificado confidencial.
(c) Inspección en privado o separada.
(d) Oficiales de seguridad de a bordo.
(e) Transporte de Personas bajo custodia, procedimientos judiciales y controles administrativos.
(f) Pasajeros Perturbadores o insubordinados.

5.4.2 Diplomáticos y valijas diplomáticas

5.4.2.1 Las personas que de conformidad con los Convenios Internacionales vigentes en el país tengan la calidad de agente diplomático o consular acreditado ante un Estado, serán sometidas a inspección de forma regular previo al embarque, incluido su equipaje de mano y de bodega, sin vulnerar por ello sus privilegios e inmunidades.

5.4.2.2 Si un pasajero es un correo diplomático, toda valija diplomática que acompañe a ese correo, sea como equipaje de mano o de bodega deberá estar identificado como tal por el Estado que lo envía, debiendo estar provistos de signos exteriores visibles indicadores de su carácter.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.4.2.3 Un correo diplomático que acompañe una valija diplomática deberá llevar consigo un documento oficial en el que conste su condición de tal y el número de bultos que constituyan la valija.

5.4.2.4 El personal de seguridad aeroportuaria no podrá abrir, retener o someter a inspección la valija diplomática. El resto del equipaje de mano y de bodega, que no sea identificado como valija diplomática será sometido a los procedimientos de inspección de forma regular.

5.4.2.5 La valija diplomática podrá ser confiada al Comandante de la aeronave quien deberá llevar consigo un documento oficial en el que conste el número de bultos que constituyan la valija. No obstante, el Comandante de la aeronave no podrá ser considerado como correo diplomático. Los Programas de Seguridad de los explotadores de aeronave establecerán un procedimiento para detallar las medidas que se aplicarán al efecto.

5.4.3 Material clasificado confidencial

El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno competentes será inspeccionado únicamente para verificar que no contiene armas u objetos peligrosos. Para estos efectos, los organismos de Gobierno deberán coordinar previamente el traslado de ese material con la Autoridad Aeroportuaria correspondiente.

5.4.4 Inspección en privado o separada

5.4.4.1 La inspección en privado o separada está prevista para personas que requieran un tratamiento especial, tales como pasajeros con marcapasos, prótesis ortopédicas, discapacitados, embarazadas y movilidad reducida, como también para aquellos pasajeros que lleven artículos de valor, artículos de importancia religiosa, artículos médicos, de salvamento, con valor de prueba o científico, urnas cinerarias, elementos encubiertos o elementos sensibles, así como para la inspección de pasajeros con comportamiento sospechoso.

5.4.4.2 La inspección de seguridad del pasajero será efectuada por personal de seguridad aeroportuaria preferentemente del mismo sexo, en una sala separada, ubicada en el Puesto Control de Seguridad y fuera de la vista de otras personas, considerando entre otros alguno de los siguientes aspectos:

(a) El registro físico directo e inspección con rayos X de todo el equipaje de mano.
(b) La inspección con detector de pórtico y/o manual de los pasajeros que lleven artículos de valor o elementos sensibles.
(c) Registro físico para pasajeros con marcapasos, prótesis ortopédicas o discapacitados.
(d) Registro físico ante situaciones especiales o ante la detección de comportamiento sospechoso.
(e) La inspección física a los pasajeros la efectuará el personal según género femenino o masculino.

5.4.5 Oficiales de seguridad de a bordo (IFSO)

5.4.5.1 La DGAC a través del Departamento de Planificación, evaluará con los organismos competentes, las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que, en vuelos internacionales, oficiales de seguridad de a bordo, puedan viajar armados en aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de solicitudes se considerarán sólo si existen acuerdos al respecto entre ambos países.

5.4.5.2 Cuando el Estado de Chile decida emplear a oficiales de seguridad a bordo, se tratará de funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave y cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realice la autoridad competente. El empleo de oficiales de seguridad a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial.

5.4.5.3 Los aeródromos y los explotadores de aeronaves involucrados en el transporte de Oficiales de seguridad de abordo (IFSO) incorporarán en su Programa de Seguridad el procedimiento de detalle, considerando como mínimo:

(a) Las coordinaciones con el aeródromo y el explotador de aeronaves.
(b) La notificación del procedimiento de desembarque y embarque.
(c) La identificación de los IFSO.
(d) El tratamiento de las armas en el aeródromo.
(e) La notificación al piloto al mando y a los miembros de la tripulación:

(1) Procedimiento desembarque y embarque.
(2) Número de personas armadas a bordo.
(3) Ubicación de sus asientos en la aeronave.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(f) En caso de existir más de una persona armada a bordo, asegurar la notificación a cada uno de ellos de la ubicación del asiento de las otras personas armadas a bordo.

5.4.6 Transporte de Personas bajo custodia, procedimientos judiciales y controles administrativos

5.4.6.1 Las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y Gendarmería de Chile, encargadas de trasladar personas bajo su custodia por vía aérea, notificarán como mínimo veinticuatro (24) horas previo a la salida del vuelo, a la Autoridad Aeronáutica y al explotador de aeronaves el transporte de personas bajo custodia en cumplimiento de decisiones judiciales o administrativas con escolta, con el propósito de aplicar los procedimientos de seguridad, inspección de las personas y sus equipajes.

5.4.6.2 La protección y vigilancia de las personas sujetas a procedimientos judiciales o administrativos corresponderá a la autoridad responsable de su traslado.

5.4.6.3 La notificación incluirá, a lo menos:

(a) Orden judicial o administrativa.
(b) Cantidad e identificación de los escoltas.
(c) Cantidad e identificación de la persona sujeta a custodia.
(d) Categoría de riesgo del embarque.
(e) Motivos del transporte.
(f) Aceptación del embarque del explotador de aeronave.
(g) Descripción de dispositivos de sujeción, si corresponde.
(h) Una evaluación del riesgo y/o cualquier otra información pertinente, incluyendo el motivo para asignar o no un custodio.

5.4.6.4 Los explotadores de aeronaves deberán notificar a la Autoridad Aeroportuaria la aceptación del embarque de personas bajo custodia, procedimientos judiciales, controles administrativos o deportados con el objeto de tomar las medidas de seguridad necesarias para mantener los niveles de seguridad de los aeródromos, además deberán notificar al Comandante de la aeronave el embarque la ubicación de sus asientos en la aeronave.

5.4.6.5 La cantidad máxima de pasajeros a trasladar está dispuesta por vuelo en cada una de sus categorías y la cantidad mínima de escolta está dispuesta por pasajero, basado en la categoría del mismo:

| Categoría | Cantidad máxima de pasajeros | Cantidad mínima de escoltas |
|---|---|---|
| BAJO | DOS (02) pasajeros | UNO (01) escolta |
| MEDIANO | DOS (02) pasajeros | DOS (02) escoltas |
| ALTO | UNO (01) pasajero | DOS (02) escoltas |

5.4.6.6 Otras consideraciones:

(a) La categoría del pasajero estará definida por el compromiso delictual y/o peligrosidad, la evaluación de esta categorización será realizada por las autoridades de Fuerzas de Orden y Seguridad Pública o Gendarmería de Chile responsable del traslado y reportada a la DGAC y al explotador de aeronaves, quien además deberá reportar al Comandante de la aeronave y a la tripulación de vuelo.
(b) Los explotadores aéreos deberán tener en consideración que no podrán transportar más de dos (02) pasajeros en cada vuelo, pudiendo estos combinarse entre categorías BAJO y MEDIO, respecto a la categoría ALTO sólo deberán aceptar a un pasajero por vuelo.
(c) Las medidas de seguridad quedarán sujetas a los estados de alerta aeroportuarios declarados en cada aeródromo al momento en que se solicite el Transporte de Personas bajo custodia, procedimientos judiciales y controles administrativos, consecuente con ello y dependiendo del Nivel de Amenaza, la Autoridad Aeronáutica podrá limitar el criterio definido de acuerdo a la evaluación de riesgos.
(d) Los explotadores de aeronaves podrán restringir o limitar el transporte de pasajeros que viajan bajo coacción, debiendo incorporar las modificaciones en su Programa de Seguridad.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.4.6.7 Los explotadores de aeronaves establecerán en sus Programas de Seguridad, medidas apropiadas para cautelar la seguridad a bordo de sus aeronaves, cuando existan pasajeros obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, dichos procedimientos contendrán como mínimo:

(a) Procedimientos de notificación para los Estados de tránsito y destino final;
(b) Procedimientos para el embarque y desembarque de pasajeros de categorías especiales;
(c) La necesidad de escolta, cuando corresponda;
(d) Notificación al Comandante de la aeronave y la tripulación de cabina;
(e) Una evaluación y/o análisis de riesgos de los pasajeros obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos;
(f) Las medidas de seguridad que deban ser aplicadas antes, durante y al finalizar el vuelo, incluyendo el uso de dispositivos de sujeción;
(g) El número de custodios y su ubicación de sus asientos y,
(h) El derecho del explotador de aeronaves o del Comandante de la aeronave de acuerdo a sus facultades de negarse a efectuar dicho transporte, sobre la base de la política del explotador de aeronave relativa al número de tales personas que puede ser transportado en determinado vuelo o cuando exista preocupación con respecto a la seguridad de la aviación y la seguridad operacional del vuelo en cuestión.

5.4.6.8 Pasajeros no admisibles

5.4.6.8.1 Los explotadores de aeronaves deberán informar a la Autoridad Aeroportuaria cada vez que mantengan en la sala de embarque pasajeros no admisibles, debiendo además notificar los requerimientos de la autoridad migratoria para la custodia y resguardo de estos mientras se encuentren en el aeródromo y hasta que sea embarcado en una aeronave. Lo anterior es sin perjuicio de la responsabilidad que les asiste a los organismos competentes en esta materia.
5.4.6.8.2 Dependiendo de la evaluación de riesgos realizada por las autoridades pertinentes, los pasajeros no admisibles podrán viajar sin escolta, siempre y cuando no sea considerado como un posible perturbador.
5.4.6.8.3 Los procedimientos de detalle para pasajeros no admisibles deberán estar detallados en el Programa de Seguridad del explotador aéreo.

5.4.7 Pasajeros Perturbadores o insubordinados

5.4.7.1 El Comandante de la aeronave podrá impedir el embarque o desembarcar a un pasajero Perturbador o Insubordinado, cuya conducta constituya un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga, denunciando y entregando al responsable de los hechos al Personal de Seguridad Aeroportuaria para ser puesto a disposición del organismo policial más próximo.
5.4.7.2 El Comandante de la aeronave completará el formulario “Solicitud de Desembarque de pasajero”, para que el personal de seguridad aeroportuaria proceda a desembarcar al pasajero perturbador o insubordinado, con la finalidad de ponerlo a disposición de la autoridad policial, cuando corresponda.
5.4.7.3 Los explotadores de aeronaves deberán definir los procedimientos y medidas de seguridad en sus PSE, para atender las situaciones de pasajeros insubordinados a bordo de sus aeronaves o en el aeródromo, definiendo las conductas que perturben el orden y la disciplina en las mismas, dichos procedimientos contendrán como mínimo:

(a) Una evaluación y/o análisis de riesgos de los pasajeros potencialmente perturbadores;
(b) Las medidas de seguridad que deban ser aplicadas antes, durante y al finalizar el vuelo; y
(c) El derecho del explotador de aeronaves o del Comandante de la aeronave de acuerdo a sus facultades, de negarse a efectuar dicho transporte, sobre la base de la política del explotador de aeronave relativa al número de tales personas que puede ser transportado en determinado vuelo o cuando exista preocupación con respecto a la seguridad de la aviación y la seguridad operacional del vuelo en cuestión.

5.5 Procedimientos para Pasajeros con Necesidades Especiales de Inspección

5.5.1 La DGAC establecerá procedimiento para aquellos pasajeros que requieren necesidades especiales de inspección, los cuales, además, deberán ser definidos en los Programas de Seguridad de los explotadores aéreos se consideran entre ellos:

(a) Personas con discapacidad.
(b) Menores de edad y acompañantes.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(c) Mujeres embarazadas.
(d) Personas con marcapaso.
(e) Personas que requieran transportar armas.

5.5.2 Adicionalmente los Programas de Seguridad de los explotadores aéreos deberán definir procedimientos para los pasajeros que lleven artículos de valor, artículos de importancia religiosa, artículos médicos, de salvamento, con valor de prueba o científico, urnas cinerarias, elementos encubiertos o elementos sensibles, así como para la inspección de pasajeros con comportamiento sospechoso.

5.5.3 Personas con discapacidad

5.5.3.1 Los pasajeros con discapacidad podrán requerir ser sometidos a inspección manual, de forma separada de los demás pasajeros, por parte del personal de seguridad aeroportuaria, de acuerdo a lo definido en el párrafo 5.4.4.

5.5.3.2 El personal de seguridad aeroportuaria inspeccionará todas las ayudas técnicas, tales como bastones de paseo, muletas de codera integral, muletas de codo, otros elementos utilizados para salvar las barreras de movilidad, como también las piezas o herramientas necesarias para el mantenimiento, reparación o reemplazo de piezas de prótesis ortopédicas, así como los perros de asistencia; las que no serán tratadas como retenidos, permitiéndose el embarque de estos elementos.

5.5.3.3 Las personas con discapacidad tendrán derecho a embarcar en una aeronave con sus elementos protésicos implantados o incorporados, así como las prótesis adaptadas o modeladas para complementar o suplir alguna limitación anatómica o funcional.

5.5.3.4 Los explotadores de aeronaves que requieran transportar pasajeros en camilla deberán considerar en su Programa de Seguridad los siguientes aspectos:

(a) Notificación a la Autoridad Aeroportuaria, oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), supervisor del área de movimiento y servicio de seguridad aeroportuaria con al menos una (1) hora de antelación, la salida o arribo de un pasajero en camilla.
(b) Coordinación con otros organismos gubernamentales por salida o arribo de pasajeros en camilla, según corresponda.
(c) Cumplimiento de los procedimientos de control y revisión de seguridad aeroportuaria.
(d) Cumplimiento de las medidas de seguridad para la circulación de vehículos en la zona de seguridad restringida.

5.5.4 Menores de edad y acompañantes

5.5.4.1 En el marco de esta normativa, se define como pasajero ‘UM’ (Menor no Acompañado) a aquellos menores que viajen sin compañía, siendo identificados como tal por el explotador de aeronaves, de acuerdo con lo establecido por la ley.

5.5.4.2 El explotador de aeronaves que transporten pasajeros UM deberá considerar en su Programa de Seguridad los siguientes aspectos:

(a) Notificación y presentación del UM al personal de seguridad aeroportuaria.
(b) Limitaciones y restricciones de acceso a la zona estéril de los aeródromos para el acompañante del UM.

5.5.5 Mujeres embarazadas

El personal de seguridad aeroportuaria ante la preocupación o solicitud especial de revisión separada, presentada por una pasajera en estado de embarazo, se le facilitará su ingreso a zona estéril a través de una puerta de servicio o sector habilitado, y se le dirigirá a la sala de revisión separada, donde se realizará un registro manual por parte del personal de seguridad aeroportuaria del mismo sexo. El equipaje y demás artículos que porte la pasajera serán sometidos a inspección regular en presencia del mismo.

5.5.6 Personas con marcapasos

5.5.6.1 El personal de seguridad aeroportuaria cuando conozca la presencia de un pasajero en esta condición, deberá requerir en lo posible, la presentación de una identificación, certificado o pulsera de identificación médica que avale el uso de marcapasos.

5.5.6.2 Se facilitará su ingreso a zona estéril a través de una puerta de servicio o sector habilitado y será dirigido a la sala de revisión separada, siendo sometido a registro manual por parte del personal de seguridad aeroportuaria del mismo sexo del pasajero. El equipaje y demás artículos que porte el pasajero serán sometidos a inspección regular en presencia del mismo.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.5.7 Personas que requieran transportar armas

5.5.7.1 Tenencia autorizada de armas por pasajeros
Todo pasajero que se embarque en una aeronave en un Aeródromo, aunque esté legalmente autorizado a portar o transportar un arma, deberá antes de iniciar el vuelo, descargarla en presencia del Personal de Seguridad Aeroportuaria, para que el arma sea entregada al Comandante de la aeronave o a quien éste designe, la que será embarcada y depositada en un lugar seguro de la aeronave, para ser restituida al finalizar el vuelo o en el destino final del pasajero. Dicha restricción deberá ser incluida en el Programa de Seguridad del aeródromo y del explotador de aeronaves, en los mismos términos señalados en el artículo 72 del Código Aeronáutico.

5.5.7.1.1 Las personas que no cuenten con la documentación que justifique el porte o tenencia de un arma de fuego, munición, armas de fogueo prohibidas, sus partes o piezas, serán denunciados a la autoridad policial competente.

5.5.7.1.2 Las armas retenidas serán entregadas de manera documentada al representante que designen los explotadores de aeronaves y transportadas en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el vuelo, preferentemente en una zona determinada de la bodega de carga, conforme al Programa de Seguridad de cada Explotador aéreo.

5.5.7.1.3 Las armas de fuego que sean detectadas en el Puesto Control de Seguridad serán retenidas por personal de seguridad aeroportuaria, previo a la verificación de los documentos legales que debe presentar su tenedor, acorde a lo señalado en la ley Nº 17.798, sobre Control de Armas y Elementos Similares y su reglamento complementario.

5.5.7.1.4 La DGAC no aceptará que agentes de mantenimiento del orden público (LEO) u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, dicha diferencia será notificada a la OACI en los términos establecidos en el artículo 38 del Convenio Internacional de Aviación Civil.

5.5.7.1.5 Las armas de fuego que sean declaradas para su transporte como carga deberán cumplir con las disposiciones establecidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea (PNSCA).

5.5.7.2 Disposiciones para los explotadores de aeronaves

5.5.7.2.1 Los explotadores de aeronaves transportarán un máximo de cinco (05) armas de fuego en formato de armamento retenido, exclusivamente en la bodega de carga, conservándose en un lugar inaccesible para cualquier persona durante el vuelo.

5.5.7.2.2 Se exceptúan de lo señalado anteriormente, los armamentos de escoltas de autoridades gubernamentales, comitivas de organismos del Estado y delegaciones deportivas.

5.5.7.2.3 Las armas de fuego deberán ser declaradas ante el personal de seguridad aeroportuaria hasta una hora antes del inicio del embarque de su vuelo, en los lugares habilitados de cada aeródromo definiendo los procedimientos de detalle, en su Programa de Seguridad que considere, pero no se limite a:

(a) Documentación necesaria que autorice el transporte.
(b) Personal entrenado, calificado y autorizado para supervisar la descarga de las armas que se declaran.
(c) Detalle para la recepción del arma y entrega del arma a la línea aérea.
(d) Medios apropiados para la revisión de seguridad de las armas.
(e) Medios apropiados para la protección y custodia de las armas mientras estén en poder de la DGAC.
(f) Procedimientos de retiro y entrega de armas por parte de los explotadores de aeronaves.
(g) Procedimientos de verificación del cumplimiento de las obligaciones del explotador aéreo.

5.5.7.2.4 Los explotadores de aeronaves deberán considerar en sus Programa de Seguridad (PSE), los procedimientos de detalle, para el tratamiento de las armas que son transportadas en la bodega de carga del avión, que considere, pero no se limite a:

(a) Coordinar con la Autoridad Aeroportuaria el retiro de las armas, partes y municiones desde el puesto de control de seguridad. El retiro, traslado y entrega de las armas, partes y municiones será supervisado de manera aleatoria e imprevisible por el personal de seguridad aeroportuaria quienes verificarán el proceso de traslado y entrega de los elementos, hasta ser entregado al Comandante de Aeronave, o a quien éste designe.
(b) Traslado del arma en bolsos o contenedores cuyas características físicas permitan asegurar el resguardo del retenido de armamento y su inviolabilidad en el área de custodia y traslado desde y hacia la aeronave.”



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(c) Identificar los bolsos o elementos con la leyenda “PRIORITY” o similar, a fin de dar prioridad en la entrega en el destino.
(d) Restitución del arma en los lugares habilitados en cada aeródromo al término del vuelo.
(e) Procedimientos para el tratamiento de las armas, al arribo del vuelo y cuando estén en tránsito o transbordo.

5.5.7.2.5 En los casos de aquellas armas no retiradas oportunamente por un pasajero, el explotador de la aeronave deberá informar del evento a la Autoridad Aeroportuaria y coordinar su entrega con la autoridad policial.

5.5.7.2.6 La DGAC implementará un lugar, el cual estará consignado en el Programa de Seguridad del aeródromo, para restituir las armas una vez finalizado el vuelo.

5.6 FBO (Operador de Base Fija o Fixed Base Operator)

5.6.1 En los aeropuertos y aeródromos de la red primaria la DGAC podrá autorizar la puesta en servicio de salas de embarque a empresas FBO, las que deberán implementar un mecanismo para la inspección de pasajeros y equipajes, mediante la utilización de equipos de detectores de metales y máquinas de rayos X para equipajes de mano y bodega. Deberán contar con autorización por parte del DASA, la que estará sujeta a la presentación y cumplimiento de los requisitos indicados en el numeral 6.6.1.1.

5.6.2 Las empresas FBO deberán coordinar previamente con la Autoridad Aeroportuaria la operación de vuelos regulares y no regulares que realizarán.

5.6.3 Las empresas FBO deberán elaborar, someter a aprobación y mantener actualizado ante la DGAC un Programa de Seguridad y un Plan de Contingencia.

5.6.4 Las empresas FBO deberán elaborar, someter a aprobación y mantener actualizado ante la DGAC un Programa Interno de Instrucción y un Programa Interno de Control de Calidad.

5.6.5 Las empresas FBO que realicen la atención de vuelos no regulares extranjeros y nacionales, deberán incluir en su Programa de Seguridad y Plan de Contingencia las siguientes medidas:

(a) Representar al explotador aéreo no regular ante la activación del Plan de Contingencia.
(b) Verificar el cumplimiento de los procesos de seguridad los cuales pueden incluir medidas de seguridad adicionales conforme a los estados de alerta aeroportuario emitidos por la Autoridad Aeronáutica.
(c) Asignar personal de seguridad privada acreditado por la DGAC para cumplir las funciones de seguridad y protección de las aeronaves, considerando las funciones de verificación e inspección de seguridad de las aeronaves.
(d) Designar personal de Ground Handling, atención de pasajeros, procesos de seguridad y gestión de la carga y aprovisionamiento abordo debidamente acreditados por la DGAC.

5.6.6 Las empresas FBO declararán en sus Programas de Seguridad la capacidad de pasajeros de sus aeronaves y de aquellas que podrán atender, esta capacidad debe ser consecuente con la autorización otorgada para las salas de embarques.

5.6.7 En los aeródromos de la red primaria la inspección de pasajeros y equipajes de operadores de base fija (FBO) será responsabilidad de la DGAC, a través de su personal de seguridad aeroportuaria. La inspección será aplicada a todos los vuelos internacionales y aquellos vuelos nacionales comerciales con salida de un aeródromo de la red primaria.

5.6.8 Designarán un Coordinador de Seguridad titular y suplente acreditado ante la DGAC, quien actuará como nexo con la Autoridad Aeroportuaria en materias de su competencia, quien deberá participar en el Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil del aeródromo.

5.7 Medidas de Seguridad Específicas para Clubes Aéreos, Aviación General u otros Similares con o sin Fines de Lucro

5.7.1 Los clubes aéreos, trabajos aéreos, de aviación general o similares con o sin fines de lucro que operan en los aeródromos de la red primaria que cuenten con acceso a la parte aeronáutica autorizado por la DGAC, para proteger sus operaciones contra actos de interferencia ilícita, deberán contar con un sistema de seguridad que utilizará para el control de ingreso de personas y vehículos, comprendida la inspección, cuando accedan desde sus instalaciones a la zona de seguridad restringida. El sistema a implementar deberá contar con guardias de seguridad privada, cumpliendo con lo establecido en el decreto ley Nº 3.607 y la norma aeronáutica DAN 17 02, sobre seguridad privada.

5.7.2 En los aeródromos de la red primaria en que operen y que no cuenten con instalaciones, deberán presentar una declaración de responsabilidad donde establezcan la coordinación, medidas de seguridad y protección para proporcionar un nivel adecuado de seguridad para



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

sus aeronaves. Dicha carta deberá consignar un responsable de seguridad quien actuará como nexo ante la Autoridad Aeroportuaria.

5.7.3 La Autoridad Aeroportuaria, a través del Personal de Seguridad Aeroportuaria, validará y fiscalizará la aplicación de las medidas, que proporcionen un nivel adecuado de protección.

5.8 Medidas Relativas al Equipaje de Bodega

5.8.1 Aceptación y protección

5.8.1.1 Los explotadores de aeronaves sólo deberán recibir equipaje de bodega en los aeródromos, a los pasajeros provistos de su pasaje. Esto deberá ser verificado por un representante autorizado del explotador.

5.8.1.2 Los explotadores de aeronaves deberán vigilar y proteger contra interferencias no autorizadas todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial, a partir del instante en que se inspeccione o que el explotador acepte su custodia, hasta el momento de ser devuelto a los mismos en su destino final.

5.8.1.3 El acceso a las zonas de acopio de equipaje y a los puntos de trasbordo de equipajes estará permitido sólo al personal autorizado.

5.8.1.4 Los explotadores de aeronaves incluirán en sus Programas de Seguridad los procedimientos y medidas de seguridad para la protección del equipaje de bodega y deberán proteger toda la documentación y etiquetas que se utilizan para identificar el equipaje que se embarcará en una aeronave.

5.8.1.5 El equipaje de bodega inspeccionado que se encuentre desatendido o sin protección será considerado como sospechoso, en cuyo caso la Autoridad Aeroportuaria dispondrá que este sea nuevamente inspeccionado por personal de seguridad aeroportuario.

5.8.1.6 Los explotadores de transporte aéreo comercial deberán transportar únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado e inspeccionados de conformidad con las normas pertinentes y cuyo posterior transporte haya sido aceptado por el explotador. Se deberán mantener registros de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.

5.8.2 Cotejo de los pasajeros con el equipaje de bodega

5.8.2.1 Los explotadores de aeronaves serán responsables de verificar que los pasajeros y sus equipajes han abordado la aeronave.

5.8.2.2 Todo equipaje de bodega que sea embarcado en una aeronave deberá ser autorizado por el explotador aéreo previo a la salida del vuelo. El procedimiento de autorización y cotejo deberá estar declarado en el Programa de Seguridad del explotador de aeronaves.

5.8.2.3 Los explotadores de transporte aéreo comercial no transportarán equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y sea sometido a una inspección apropiada por parte de la Autoridad Aeronáutica. Se entenderá como inspección apropiada aquella con capacidad de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos en el equipaje por parte del personal de seguridad aeroportuaria.

5.8.2.4 Los explotadores de aeronaves deberán tomar medidas para verificar que los pasajeros que desembarquen en una escala anterior a su destino final retiren su equipaje de bodega y éste sea descargado de la aeronave.

5.8.2.5 Los explotadores de aeronaves establecerán medidas en sus Programas de Seguridad para que los pasajeros y sus equipajes en tránsito, registrados para continuar su viaje en la misma aeronave, permanezcan a bordo de ella o sean reembarcados luego de desembarcar.

5.8.2.6 El equipaje de bodega de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o se niegue a someterse al procedimiento de inspección deberá retirarse y descargarse de la aeronave y ser puesto a disposición del explotador.

5.8.2.7 En el caso que se identifique algún equipaje no acompañado el cual no esté identificado como tal, los explotadores de aeronaves deberán informar a la Autoridad Aeroportuaria, con el objeto de aplicar los procedimientos que correspondan.

5.8.2.8 De producirse diferencias en el cotejo de pasajeros con el equipaje de bodega, el explotador de aeronaves informará a la Autoridad Aeroportuaria, quien aplicará los procedimientos establecidos para descartar o confirmar el transporte de un elemento prohibido o restringido que pueda poner en riesgo la seguridad del vuelo.

5.8.2.9 Los explotadores de aeronaves mantendrán registros de cotejo y autorización del equipaje de bodega por un periodo de sesenta (60) días.

5.8.2.10 Los Programas de Seguridad de los aeródromos y explotadores de aeronaves deberán contemplar procedimientos y medidas de vigilancia para que se apliquen adecuadamente los procedimientos de cotejo de pasajero/equipaje.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.8.3 Inspección del equipaje de bodega

5.8.3.1 La Autoridad Aeroportuaria dispondrá que el equipaje de bodega sea sometido a inspección, por parte de personal de seguridad aeroportuaria, mediante equipos de rayos X, detectores de explosivos u otros medios, antes de ser embarcado a bordo de una aeronave, sin excepción.

5.8.3.2 Sin perjuicio del párrafo precedente, en aquellos casos que se vea comprometida la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.

5.8.3.3 Si en la inspección se detecta un equipaje que presente sospechas razonables respecto a su contenido, la Autoridad Aeroportuaria notificará al explotador de aeronaves, a fin de ubicar al pasajero y adoptar el procedimiento establecido para descartar o confirmar el transporte de un elemento prohibido o restringido que pueda poner en riesgo la seguridad del vuelo.

5.8.3.4 El equipaje calificado como sobredimensionado igualmente deberá ser inspeccionado.

5.8.3.5 Como medida adicional de seguridad, se someterá a una inspección aleatoria o adicional, con otros medios de inspección como, por ejemplo: canes detectores de explosivos, equipos detectores de trazas explosivas o spray ETD certificados por la TSA/UE, intensificando el registro de acuerdo a los estados de alerta declarados por la Autoridad Aeronáutica.

5.8.3.6 El Programa de Seguridad de los aeródromos y explotadores de aeronaves deberá contemplar procedimientos y medidas de inspección que se aplicarán al equipaje de bodega y sobredimensionado, así como también en el caso de averías a los equipos de seguridad o interrupciones de energía.

5.8.4 Inspección del equipaje de bodega de un vuelo de trasbordo o transferencia.

5.8.4.1 El explotador de aeronave deberá notificar a la Autoridad Aeroportuaria aquellos equipajes de bodega, de cada vuelo, que deban ser transferidos a otro explotador de aeronave u otro vuelo, debiendo, además, proteger este tipo de equipaje mientras se mantenga en el aeródromo, siendo esto supervisado de manera aleatoria e imprevisible por personal de seguridad aeroportuaria.

5.8.4.2 La Autoridad Aeroportuaria exigirá que el explotador de aeronave traslade a la zona de inspección el equipaje de bodega de trasbordo o transferencia internacional, con el objeto de ser inspeccionado antes de cargarse en una aeronave, de la misma manera que el equipaje de bodega de origen.

5.8.4.3 Será responsabilidad del explotador de aeronave que recibe un equipaje de transferencia, asegurar que dicho equipaje ha sido sometido a inspección y brindar protección desde el momento de su recepción hasta que sea cargado a bordo de la aeronave.

5.8.4.4 Los explotadores de aeronaves verificarán que el equipaje de trasbordo o transferencia no sea cargado hasta que se confirme que el correspondiente pasajero ha subido a bordo de la aeronave. El procedimiento de detalle deberá estar establecido en el Programa de Seguridad de la empresa.

5.8.5 Equipaje no acompañado

5.8.5.1 Los explotadores de aeronaves no transportarán el equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a inspección por el personal de seguridad aeroportuaria.

5.8.5.2 Los explotadores de aeronaves incluirán en su Programa de Seguridad medidas para identificar y poner a disposición de la Autoridad Aeroportuaria el equipaje no acompañado, para que sea sometido a inspección por el personal de seguridad aeroportuaria antes de ser embarcado.

5.8.6 Almacenamiento del equipaje extraviado.

5.8.6.1 Los explotadores de aeronaves deberán disponer de zonas o recintos de almacenamiento seguro en los aeródromos, para conservar el equipaje extraviado y aquellos no retirados por los pasajeros a su arribo, hasta que sean reclamados por su propietario o se disponga del mismo, acorde a la normativa legal aplicable.

5.8.6.2 En los casos de equipajes extraviados o abandonados de vuelos internacionales arribados al país, los explotadores de aeronaves notificarán al Servicio Nacional de Aduanas y procederán a su almacenamiento seguro, conforme a las coordinaciones e instrucciones que dicte dicho Servicio.

5.8.7 Equipaje no identificado.
Los explotadores de aeronaves, explotadores de terminales aéreos de pasajeros y empresas de servicios relacionados incluirán en sus Programas de Seguridad medidas para el tratamiento del equipaje no identificado, los que incluirán la notificación a la Autoridad Aeroportuaria, quien evaluará y determinará el tratamiento del mismo.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.9 Medidas Relativas a la Carga, el Correo y Otros Artículos.

5.9.1 La carga, el correo y otros artículos deberán ser sometidos a controles de seguridad, comprendida la inspección, cuando sea factible, ya sea por la Autoridad Aeronáutica, explotador de aeronave, agente de carga acreditado por la DGAC y el expedidor reconocido cuando es aceptada en una cadena de suministro aprobada por la DGAC, antes de cargarlos a bordo de una aeronave comercial.

5.9.2 La DGAC establecerá un proceso de seguridad de la cadena de suministro, que incluya la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos, si éstos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo. Dicho proceso se efectuará a través de un Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea.

5.9.3 Los explotadores de aeronaves y empresas de servicios que acepten carga aérea y correo para el transporte en aeronaves comerciales deberán contar con un Programa de Seguridad aprobado por la DGAC donde considerarán las medidas necesarias para que la carga y correo sean sometidos a inspección y/o controles de seguridad, basado en la naturaleza del envío.

5.9.4 Los explotadores de aeronaves presentarán a la DGAC para su control o inspección, según corresponda, la carga y correo, de origen, tránsito y transbordo, aceptadas para su transporte en una aeronave comercial, de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea.

5.9.5 Los explotadores de aeronaves, los agentes acreditados, los expedidores reconocidos, las bodegas de almacenaje, las empresas de manipulación y los integrantes con responsabilidad en la cadena de suministro deberán adoptar medidas para que la carga aérea y el correo que deba transportarse en una aeronave comercial estén protegidas de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplica la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

5.9.6 La carga y el correo una vez que ha sido inspeccionada y se encuentre sin protección será considerada como sospechosa y la Autoridad Aeroportuaria dispondrá que sea inspeccionada nuevamente, antes de ser embarcada en la aeronave.

5.9.7 Los aeródromos incluirán en su Programa de Seguridad los procedimientos de inspección y protección que se aplicarán a la carga y el correo que haya de transportarse en aeronave comercial antes de ser embarcados.

5.9.8 La Autoridad Aeronáutica establecerá los requisitos para la aprobación y acreditación de agentes de carga acreditados, cuando éstos participen en la aplicación de controles de seguridad, comprendida la inspección, en el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea.

5.9.9 La DGAC a través del DASA mantendrá un listado actualizado de agentes acreditados, y cadenas de suministros aprobadas, que se encontrará publicado en la respectiva página web institucional.

5.9.10 La Autoridad Aeronáutica establecerá los requisitos para validar los expedidores reconocidos y empresas de transporte terrestre integrantes con responsabilidad en la cadena de suministro en el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea.

5.9.11 La DGAC tendrá un listado actualizado de cadenas de suministros aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, la que contempla expedidores reconocidos y empresas de transporte terrestre integrantes con responsabilidad en la cadena de suministro, que se encontrará publicado en la respectiva página web.

5.9.12 Los explotadores de aeronaves no aceptarán transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que un agente de carga acreditado, o entidad aprobada por la DGAC, confirme y demuestre que se aplican controles o inspección de seguridad. Si no se puede confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, la carga y el correo serán objeto de inspección por un agente acreditado o una entidad aprobada por la DGAC.

5.9.13 Los explotadores de aeronaves, los agentes de carga acreditados y los expedidores reconocidos deberán ejecutar los procedimientos y medidas descritas en sus Programas de Seguridad, para confirmar y demostrar que la carga y el correo que hayan sido objeto de inspección disponga de una etiqueta de carga conocida y una Declaración de Seguridad, en formato electrónico o escrito, a lo largo de la cadena de suministros segura.

5.9.14 Las medidas de seguridad que se aplicarán para el embarque de carga a través de agencias de carga no acreditada o expedidores no reconocidos, la cual debe contemplar:

(a) Tratada como carga no conocida;
(b) Inspeccionada en un 100% por rayos X u otros medios descritos en el Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea u otra disposición específica que se dicte al respecto, y
(c) Controlada y verificada en el registro documental.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.9.15 De acuerdo a los estados de alerta declarados, la Autoridad Aeronáutica establecerá medidas de seguridad reforzadas para atenuar adecuadamente las amenazas, de acuerdo a la evaluación de riesgos de seguridad.

5.9.16 La Autoridad Aeronáutica establecerá medidas de seguridad reforzadas para la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.

5.9.17 La DGAC exigirá que, cuando se realice inspección de carga y correo, ésta se lleve a cabo utilizando un método de inspección aceptado, teniendo en cuenta la naturaleza del envío.

5.9.18 La DGAC establecerá medidas de seguridad para exigir que la carga y el correo de trasbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargar en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida desde Chile.

5.10 Provisiones, Suministros y Piezas de Repuestos de Aeronave.

5.10.1 Los explotadores de aeronaves deberán someter a controles de seguridad apropiados el aprovisionamiento de a bordo que deba ser transportado en vuelos comerciales de pasajeros, el que deberá ser protegido desde el momento de su aceptación hasta que se carguen en la aeronave, conforme a su Programa de Seguridad y Plan de Contingencias, sin perjuicio de las inspecciones que ejercerá la Autoridad Aeronáutica.

5.10.2 Las empresas de servicios de aprovisionamiento a bordo, sea que ejecuten sus operaciones en el aeródromo o fuera del mismo, establecerán en su Programa de Seguridad y Plan de Contingencia los procedimientos y medidas para impedir el acceso no autorizado en sus instalaciones y, asimismo, para evitar que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones de a bordo y en los suministros que deban transportarse en vuelos de pasajeros. Los criterios para el desarrollo del Programa de Seguridad y Plan de Contingencia se encuentran publicados en el portal web de la DGAC.

5.10.3 Las empresas de aprovisionamiento a bordo establecidas fuera del aeródromo adoptarán las medidas de seguridad necesarias para que las provisiones de a bordo sean protegidas del acceso no autorizado mientras estén en camino desde las instalaciones de dicho servicio hasta el aeródromo y la aeronave.

5.10.4 Las empresas de aprovisionamiento a bordo deberán implementar sellos de seguridad en los vehículos que transporten el aprovisionamiento a bordo, los que serán controlados por personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto de Control de acceso del aeródromo, previo a su ingreso a la parte aeronáutica, siendo posteriormente verificados y retirados por el Explotador aéreo o quien este designe para el proceso de embarque a la aeronave. Los Programas de Seguridad locales establecerán las especificaciones para cumplir esta disposición.

5.10.5 El personal de seguridad aeroportuaria verificará, aleatoriamente, el contenido de los vehículos que transportan aprovisionamiento a bordo, para lo cual romperá los sellos y los reemplazará una vez efectuada la inspección de seguridad DGAC. La autoridad aeroportuaria incluirá en el Programa de Seguridad los procedimientos de detalle para fiscalizar las medidas de seguridad del aprovisionamiento de a bordo.

5.10.6 Los explotadores de aeronaves incluirán en sus Programas de Seguridad los procedimientos y medidas para inspeccionar y proteger las provisiones, los suministros y piezas de repuestos que deban transportarse en aeronaves comerciales de pasajeros, para impedir que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos con fines ilícitos. El tratamiento para el COMAT y COMAIL será similar a los procedimientos aplicados a la carga.

5.10.7 En el caso que las provisiones, los suministros y piezas de repuestos, COMAT o COMAIL, que se encuentre sin protección, serán considerados como sospechosos y la Autoridad Aeroportuaria dispondrá que sean nuevamente inspeccionados por el personal de seguridad aeroportuaria o por el explotador aéreo.

5.10.8 La DGAC, a través de la Autoridad Aeroportuaria, exigirá que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringida sean objeto de controles de seguridad apropiados, que pueden incluir la inspección. La aplicación de dicha disposición dependerá de la evaluación de riesgos de cada aeródromo.

5.10.8.1 La DGAC podrá establecer un sistema de proveedor reconocido para las entidades que introduzcan de forma permanente mercancías y suministros a las ZSR de un aeródromo, considerando que estas entidades deben:

(a) Presentar un Programa de Seguridad y Plan de Contingencia para la aprobación de la DGAC;
(b) Designar un Coordinador de Seguridad;
(c) Establecer los controles de seguridad aplicables a productos despachados por proveedores reconocidos a las ZSR del aeropuerto;
(d) Definir un mecanismo de Control de Calidad Interno, reportando los resultados al DASA; y
(e) Someterse a las actividades de vigilancia definidas por la DGAC.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

5.10.8.2 Cada aeródromo mantendrá una lista actualizada de los proveedores reconocidos que operen dentro de las ZSR.

5.11 Explotador del Terminal Aéreo de Carga.

5.11.1 El explotador del terminal aéreo de carga del aeródromo deberá contar con un sistema de control de acceso al terminal de carga.

5.11.2 El sistema deberá considerar infraestructura, recursos técnicos y medios humanos, como asimismo contemplar los procedimientos de gestión, para ejecutar las labores de control y seguridad del terminal de carga, aprobado por la Autoridad Aeroportuaria. El explotador del terminal aéreo de carga deberá contar con un Programa de Seguridad, que contendrá el detalle del sistema de control de acceso sectorizado con un área exclusiva para la identificación y acreditación de las personas que requieran acceder a la zona de carga y otro sector específico para la identificación y acreditación para vehículos.

5.11.3 El explotador del terminal aéreo de carga deberá contemplar un mecanismo de coordinación con los subconcesionarios del terminal de carga, para que diariamente se proporcione una nómina de personas y vehículos que requieran ingresar y circular en dicha zona, además de establecer una comunicación permanente para el ingreso de usuarios que no fueron programados.

5.11.4 Los usuarios de las concesiones y subconcesiones del terminal de carga, explotadores aéreos y empresas de servicios deberán usar obligatoriamente la credencial aeroportuaria (TICA) conforme a la Norma Aeronáutica DAN 17 03.

5.11.5 El explotador del terminal aéreo de carga implementará un servicio de guardias de seguridad privada, cumpliendo con lo establecido en el decreto ley Nº 3.607 y el procedimiento DAN 17 02 “Servicios de Seguridad Privada en los Recintos Aeronáuticos”.

5.11.6 Los subconcesionarios del terminal de carga que cuentan con instalaciones con acceso a la zona de seguridad restringida deberán cumplir con los requisitos definidos en el párrafo 4.2.7.

5.11.7 La Autoridad Aeronáutica podrá disponer medidas adicionales de seguridad, en el evento de ocurrir situaciones que justifiquen elevar los estados de alerta del aeródromo.

## CAPÍTULO 6
## EQUIPOS DE SEGURIDAD

6.1 Generalidades.

6.1.1 Los aeropuertos y aeródromos administrados por la DGAC, en que se preste el servicio de seguridad aeroportuaria de esta institución, estarán provistos de equipamiento de seguridad, consistente en máquinas de rayos X, detectores de metal de pórtico y manual, detectores de explosivos y otras tecnologías, conforme al nivel de amenaza determinado por el Departamento Planificación. Lo anterior, con el objeto de efectuar los procesos de inspección de personas, pasajeros, usuarios, tripulaciones, equipajes de mano, equipajes de bodega, equipajes sobredimensionados, carga aérea, correos, Courier, suministros, mercancías y otros artículos, según corresponda, para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita u otros hechos que puedan entrañar cierto riesgo a las operaciones aéreas en general.

6.1.2 El Departamento Logística coordinará con los demás Departamentos dependientes de la DGAC la definición de las necesidades en materias de sistema aeroportuarios y con ello determinar los requerimientos para ser incluidos en el Plan de Desarrollo de Capacidades de la DGAC, lo que incluye el equipamiento de seguridad aeroportuaria que se empleará en los aeropuertos y aeródromos de la red primaria y aquellos de la red secundaria que la autoridad determine a través de una evaluación de riesgos.

6.1.3 El Departamento Logística elaborará y propondrá las normas y procedimientos técnicos que deben ser aplicados en los procesos de adquisición y/o arriendo de bienes, desarrollo de ingeniería y mantenimiento de los sistemas aeroportuarios, considerando el desarrollo de:

(a) Especificaciones técnicas del equipamiento.
(b) Criterios de rendimiento.
(c) Requisitos particulares de detección de acuerdo con el tipo de equipamiento.
(d) Reglajes mínimos.
(e) Criterios de mantenimiento.
(f) Elementos de pruebas de rendimiento.
(g) Necesidades de entrenamiento.
(h) Certificación y cualificaciones de los equipos.

6.2 Adquisición y Arriendo.

6.2.1 La adquisición y arriendo del equipamiento de seguridad para los aeródromos se ajustará a las normas y principios consignados en la ley Nº 19.886, “De bases sobre contratos administrativos



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

de suministros y prestación de servicios", aplicables a los servicios de la administración del Estado.

6.2.2 Los contratos administrativos se celebrarán previa propuesta pública, en conformidad a la ley. La licitación privada procederá, en su caso, previa resolución fundada que así lo disponga, salvo que por la naturaleza de la negociación corresponda acudir al trato directo.

6.2.3 En general el procedimiento de adquisición comprende los siguientes requisitos:

(a) El DASA presentará las necesidades de equipamiento conforme a la evaluación de riesgos de seguridad.
(b) Elaboración del proyecto de adquisición por parte del Departamento Logística.
(c) Elaboración de las Bases administrativas por parte del DLOG.
(d) El DLOG realizará la elaboración de las Bases técnicas según requerimiento del DASA.
(e) El DLOG elaborará la Pauta de evaluación y selección, con participación de un comité multidisciplinario.
(f) El DLOG designará el comité de evaluación y selección.
(g) Adjudicación por parte del DLOG.
(h) Adquisición por parte del DLOG.

6.2.4 La DGAC dispondrá de un procedimiento específico de adquisiciones de bienes muebles, contrataciones de servicios no personales.

6.2.5 Los contratos de adquisición del equipamiento de seguridad comprenderán la capacitación del personal DGAC responsable de la preparación de instructores, operadores y personal de mantenimiento, así como el soporte de mantenimiento y repuestos.

6.2.6 La DGAC, a través del DLOG, dispondrá de una norma aeronáutica que establezca los requisitos técnicos para la adquisición o arriendo del equipamiento que se emplea en la inspección de personas, pertenencias, equipajes de mano y de bodega, carga y correo, según corresponda, por parte de entidades externas a la DGAC, con responsabilidades en materias de seguridad de aviación civil. De igual forma, la Norma dará orientaciones para el diseño de las instalaciones apropiadas para el correcto uso de ese equipamiento en los aeropuertos y aeródromos de la red primaria, así como también en aquellas unidades aeroportuarias de la red secundaria que, de acuerdo a la evaluación de riesgo, así lo requieran. Dichos requisitos también se aplicarán en el ámbito interno de la DGAC.

6.2.7 El Departamento Logística consultará al DASA respecto al equipamiento de inspección que deberán proporcionar los explotadores de terminal aéreo de pasajeros conforme a las bases de licitación de explotación. La determinación del equipamiento a utilizar será en base a una evaluación de riesgos realizada por la Autoridad Aeronáutica.

6.3 Mantenimiento y Utilización.

6.3.1 La DGAC formulará y aplicará un programa de mantenimiento preventivo y correctivo para el equipamiento de seguridad de los aeródromos, a través de sus Centros Zonales de Mantenimiento, de acuerdo a la capacitación recibida y las instrucciones previstas por el fabricante en los manuales técnicos. Se dejará constancia del mantenimiento ejecutado en formularios normalizados o bitácoras, a fin de que todo el equipamiento funcione con óptima eficacia para las labores de seguridad.

6.3.2 Los equipos de seguridad empleados por la DGAC serán operados por personal de seguridad aeroportuaria de la DGAC debidamente capacitado y calificado. Este personal utilizará en los procesos de inspección y revisión de seguridad las instrucciones consignadas en sus respectivos manuales técnicos de operación. De igual forma, podrá operar los equipos de inspección de pasajeros y equipajes dispuestos en las instalaciones de los FBO.

6.4 Pruebas de Rendimiento y Calibración.

6.4.1 El equipamiento de seguridad será calibrado y sometido a mantenimiento por personal de la DGAC o por empresas de mantenimiento debidamente calificadas, para llevar a cabo el mantenimiento programado.

6.4.2 La DGAC elaborará un manual, el cual contemplará pruebas de rendimiento de los equipos de inspección de equipaje de mano, de bodega y de carga, así como también a los detectores de metales de pórtico u otras tecnologías.

6.4.3 Los aeródromos realizarán pruebas de rendimiento a los equipos de seguridad, conforme a lo establecido en el procedimiento respectivo.

Los aeródromos realizarán pruebas de rendimiento a los equipos de seguridad, conforme a lo establecido en el procedimiento respectivo.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

6.5 Equipos de Seguridad de los Aeródromos.
Cada aeródromo deberá describir en sus Programas de Seguridad los medios técnicos con que cuenta para cumplir las funciones de seguridad de aviación, debiendo considerar, pero no limitarse a establecer:

(a) Entidad responsable de realizar el mantenimiento.
(b) Entidad responsable de realizar pruebas de rendimiento diarias.
(c) Criterios de rendimiento.
(d) Reglajes mínimos.
(e) Requisitos particulares de detección (sistemas multiniveles).
(f) Mantenimiento de registros.
(g) Programa de mantenimiento preventivo y correctivo.
(h) Elementos de pruebas.

6.6 Equipos de Seguridad de Explotadores de Aeronaves o Empresas de Servicios.
Los explotadores de aeronaves, Operadores FBO, Hangares Particulares o Corporativos y empresas de servicios que cuenten con máquinas de rayos X, detectores de metal de pórtico y manual, y otras tecnologías para los procesos de inspección de usuarios, pasajeros, equipajes de mano, equipajes de bodega, equipaje sobredimensionado, carga aérea, correos, Courier y otros envíos para prevenir actos de interferencia ilícita, deberán contar con una autorización por parte del DASA.

6.6.1.1 Esta autorización estará sujeta a la presentación y cumplimiento de los siguientes requisitos:

(a) Licencia de Instalación de los equipos de rayos X, extendida por la respectiva Autoridad competente, según su categoría.
(b) Personal competente en la operación de los equipos de inspección, acreditado por medio del certificado de curso.
(c) Licencia de Operación para el personal operador, extendida por la Autoridad competente, cuando corresponda.
(d) Uso de dosimetría ambiental y personal, cuando corresponda.
(e) Programas de mantenimiento de equipos.
(f) Programa de pruebas de rendimiento y calibración.
(g) Procedimientos ante fallas de equipos.
(h) Procedimientos de inspección de carga y correo.
(i) Inspección en terreno realizada por la Autoridad Aeroportuaria para verificar el cumplimiento de los requisitos.

6.6.1.2 Adicionalmente, la DGAC dispondrá de un Manual de orientación técnica de los equipos de rayos para inspección de usuarios, pasajeros, equipaje de bodega y equipaje de mano que considere los requisitos mínimos de detección y los aspectos técnicos y operativos del equipamiento.

6.6.1.3 Los requisitos mínimos exigidos para la implementación de otras tecnologías serán definidos por la Autoridad Aeroportuaria en base a una evaluación de riesgos.

6.6.2 Los explotadores de aeronaves, Operadores FBO, Hangares Particulares o Corporativos y empresas de servicios que cuenten con máquinas de rayos X, detectores de metal de pórtico y manual, y otras tecnologías autorizadas deberán describir en sus Programas de Seguridad lo siguiente, según corresponda:

(a) Entidad responsable de realizar el mantenimiento.
(b) Responsable de la operación de los equipos.
(c) Entidad responsable de realizar pruebas de rendimiento diarias.
(d) Criterios de rendimiento.
(e) Reglajes mínimos, según el tipo de equipamiento.
(f) Requisitos particulares de detección (según el tipo de equipamiento).
(g) Mantenimiento de registros.
(h) Programa de mantenimiento preventivo y correctivo.
(i) Elementos de pruebas (para máquinas de rayos X, detectores de metales de pórtico y otras tecnologías).

6.6.3 La DGAC en los aeropuertos y aeródromos incluirá en los procesos de vigilancia la verificación constante del uso de los equipos de seguridad, los reglajes de detección, pruebas de rendimiento, registros de ensayos y mantenimientos de las entidades externas e internas de la DGAC.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

6.7 Nuevas Tecnologías
Teniendo en cuenta los avances tecnológicos de la industria relacionado con la implementación de equipamiento de seguridad destinado a la inspección de personas, equipajes, carga, correo, entre otros, y de acuerdo a los factores de nuevas amenazas informados por el Departamento de Planificación y la gestión de riesgos de seguridad, la DGAC podrá establecer requerimientos específicos de detección y equipamiento distintos a los indicados en el presente capítulo.

## CAPÍTULO 7
## PERSONAL DE SEGURIDAD

7.1 Criterios de Selección

7.1.1 Personal de Seguridad Aeroportuaria

7.1.1.1 Los postulantes a los cursos de formación de "Técnico Nivel Superior en Seguridad Aeroportuaria" que se imparten en la Escuela Técnica Aeronáutica (ETA) cumplirán los requisitos, exámenes médicos y de conocimientos generales, que establezca ese Instituto de formación superior, para ser seleccionados como estudiantes.

7.1.1.2 Al final del proceso formativo y una vez titulados en la Escuela Técnica Aeronáutica, los egresados podrán ser contratados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, previo cumplimiento de los requisitos contemplados en la ley 18.834 "Estatuto Administrativo", como funcionarios públicos y asignados a los aeródromos para desempeñarse como especialistas de seguridad aeroportuaria.

7.1.1.3 El personal de seguridad aeroportuaria, tendrá un desarrollo profesional, el acceso a una carrera funcionaria dentro del escalafón jerarquizado.

7.1.1.4 El personal de seguridad aeroportuaria tendrá, de acuerdo a su cargo y responsabilidad, entre otras funciones:

(a) Inspeccionar personas, su equipaje de mano y bodega.
(b) Fiscalizar, supervisar e inspeccionar carga, correo y Courier, además de suministros y aprovisionamiento a bordo de las aeronaves.
(c) Operar tecnologías de inspección, de vigilancia y protección.
(d) Controlar accesos; verificar identidad y autorizar el ingreso de personas y vehículos a zonas restringidas del aeródromo.
(e) Fiscalizar y supervisar las zonas de seguridad restringida, parte aeronáutica y perímetro interior de los Aeródromos.
(f) Proporcionar protección armada a los recintos aeroportuarios dispuestos por la Autoridad Aeronáutica.
(g) Atender situaciones con pasajeros Insubordinados o disruptivos, a petición del Comandante de una aeronave.
(h) Responder a las situaciones de amenaza e interferencias ilícitas de la aviación civil.
(i) Inspeccionar aeronaves, como actividades preventivas o de respuesta, en materias de seguridad aeroportuaria.
(j) Realizar las coordinaciones con otros organismos del Estado, de acuerdo a cada situación de seguridad que se presente.
(k) Inspeccionar y controlar las mercancías peligrosas que se presenten para su transporte por vía aérea, con aplicación en el aeródromo u otras dependencias bajo el control DGAC.
(l) Fiscalizar y supervisar el desempeño y cumplimiento de las disposiciones legales y tareas encomendadas a los servicios de vigilancia privada que operen en los Aeródromos.
(m) Fiscalizar y supervisar el desempeño y cumplimiento de las disposiciones legales y tareas encomendadas a los explotadores de aeronaves, explotadores de terminales aéreos, integrantes del sistema de seguridad de la aviación e integrantes de la cadena de suministros.
(n) Fiscalizar y supervisar las zonas de seguridad restringida, parte aeronáutica y perímetro interior de los Aeródromos.

7.1.2 Personal de seguridad privada de los explotadores aéreos y empresas de servicios
Las empresas de seguridad privada que desempeñen funciones en los aeródromos y que presten sus servicios a los explotadores de aeronaves, a los explotadores de terminales aéreos y a las empresas de servicios que se desempeñen en los recintos aeronáuticos, serán responsables de contratar a las personas que actuarán como Guardias de Seguridad, acorde a los requisitos legales establecidos en el decreto ley Nº 3.607, Reglamento Complementario del Artículo 5º bis del citado cuerpo legal, Código del Trabajo y a las normas y procedimientos dictadas por la Autoridad Aeronáutica.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

7.2 Instrucción

7.2.1 La DGAC formulará un Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de Aviación Civil (PNISAC), para el personal de seguridad aeroportuaria, inspectores, instructores y para los trabajadores de los explotadores de aeronaves, de los explotadores de terminales aéreos e integrantes del sistema de seguridad de la aviación, que contemplará instrucciones sobre materias de seguridad de aviación.

7.2.2 Personal de Seguridad Aeroportuaria

7.2.2.1 La formación inicial es impartida por la Escuela Técnica Aeronáutica, acorde a un programa de estudio que contemplará diversas asignaturas para entregar las competencias requeridas para el desempeño adecuado de los egresados en seguridad aeroportuaria.

7.2.2.2 Al personal de seguridad aeroportuaria, durante su permanencia en la Institución, se les proporcionará instrucción inicial, en el puesto de trabajo y recurrente para fortalecer sus competencias y actualizarlos en la nueva normativa y procedimientos de seguridad.

7.2.2.3 La DGAC a través del Departamento de Recursos Humanos, en los casos que estime conveniente, realizará instrucción especializada/técnica conforme a las necesidades detectadas para cada unidad aeroportuaria.

7.2.2.4 El DASA mantendrá actualizados los registros del personal que participa de un proceso de instrucción, los que estarán disponibles para fiscalización.

7.2.3 Integrantes del sistema de seguridad de la aviación

7.2.3.1 Cada organización con responsabilidades en el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil elaborará y aplicará Programas de Instrucción para su personal, para un desempeño adecuado en el ámbito de la seguridad de aviación, impartidos por instructores calificados.

7.2.3.2 Todos los organismos que impartan instrucción en materias de seguridad de aviación, conservarán los registros del personal que participaron en el proceso por un periodo mínimo de dos (02) años y sus resultados, los que estarán disponibles para fiscalización.

7.2.4 Personal de Seguridad Privada
Las empresas de seguridad privada que desempeñen funciones en recintos aeronáuticos deberán cumplir con la capacitación obligatoria para sus guardias, acorde a lo establecido en el decreto ley Nº 3.607, Reglamento Complementario del Artículo 5º bis del citado cuerpo legal, y las normas y procedimientos de la DGAC.

7.2.5 Certificación de Instructores
La DGAC implementará, a través del Programa Nacional de Instrucción y/u otras normas aeronáuticas que se dicten al efecto, la certificación de instructores y aprobación de los Programas de Instrucción.

7.2.6 Certificación de Competencias

7.2.6.1 La DGAC implementará a través Programa Nacional de Instrucción los criterios para la Certificación del personal de seguridad aeroportuaria, el cual será dirigido por el Departamento Recursos Humanos.

7.2.6.2 El personal que lleve a cabo las operaciones de inspección deberá haber sido objeto de certificación, para el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.

7.2.6.3 La certificación de las competencias profesionales del personal de seguridad aeroportuaria, será efectuado de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción, así como con certificados de cursos institucionales o extra institucionales que avalen sus conocimientos en el ámbito de la seguridad y culminará con el certificado de acreditación de competencias emitido por la Autoridad Aeronáutica.

7.2.6.4 El Programa Nacional de Instrucción establecerá la certificación de competencias del personal de los explotadores de aeronaves, los explotadores de terminales aéreos y los integrantes del sistema de seguridad de la aviación que cumplan funciones al interior de los recintos aeronáuticos y las empresas de seguridad privada.

7.2.6.5 Los certificados que avalen las competencias del personal involucrado en materias de seguridad aeroportuaria, deberán estar disponibles para fiscalización.

7.2.6.6 La DGAC a través del DASA y las unidades aeroportuarias, mantendrá actualizados los registros de competencias del personal que aplica controles e inspección seguridad.

## CAPÍTULO 8
## GESTIÓN PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

8.1 Generalidades

8.1.1 Los aeródromos, explotadores de aeronave, el explotador de los terminales, los FBO y las empresas de servicios que realicen funciones en los aeródromos deberán contar con Planes



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

de Contingencia, acorde a los procedimientos de seguridad dictados por la DGAC, para proporcionar una respuesta rápida, eficaz y coordinada frente cualquier acto de interferencia ilícita, tales como:

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

8.1.2 Los planes de contingencia formulados por las organizaciones serán presentados a la DGAC para revisión y aprobación, los cuales se deberán mantener vigentes y actualizados.

8.1.3 Acorde a los riesgos evaluados por las DGAC, y las autoridades gubernamentales pertinentes, se establecerán cinco niveles de amenaza, identificados por una descripción de color, las que corresponderán a:

(a) Estado de Alerta Aeroportuario: Nivel AZUL
Es la condición en la cual el aeródromo se encuentra operando en Situación de Seguridad Normal, los aeródromos adoptan medidas, procedimientos, disposiciones de seguridad y protección contempladas en el Programa Nacional de Seguridad Aviación Civil, Programa de Seguridad local y procedimientos establecidos.
(b) Estado de Alerta Aeroportuario: Nivel VERDE
Este será declarado cuando exista un grado de amenaza “baja”, es decir, “potencial”, para lo cual solo se considera un aumento en las medidas de seguridad interna en la DGAC, o medidas que involucren algunos sectores específicos del aeropuerto o de la instalación aeronáutica, bajo el concepto de “disuasión”, en los plazos indicados.
(c) Estado de Alerta Aeroportuario: Nivel AMARILLO
Estado de alerta declarado cuando exista un grado de amenaza “moderada”, es decir, “probable”, para lo cual se adoptarán las medidas de seguridad que se indiquen, bajo el concepto de “disuasión activa”, que implica un reforzamiento en la vigilancia de las áreas y zonas restringidas relacionadas con el tipo de amenaza que se espera, en los plazos indicados.
(d) Estado de Alerta Aeroportuario: Nivel NARANJA
Este estado de alerta será declarado cuando exista un grado de amenaza “alta”, es decir, “posible y verosímil”, para lo cual se adoptarán las medidas de seguridad que se indiquen, bajo el concepto de “Despliegue defensivo”, lo que implica activar procesos de mayor vigilancia y coordinación con las fuerzas de seguridad presentes en el aeropuerto, focalizado sobre los probables blancos determinados en la Evaluación de la Amenaza.
(e) Estado de Alerta Aeroportuario: Nivel ROJO
Este será declarado cuando exista un grado de amenaza “extrema”, es decir, “seria e inminente”, para lo cual se adoptarán las medidas de seguridad que se indiquen, bajo el concepto de “Acción defensiva”, lo que implica activar todo Plan de Contingencia local, en base a información validada por los organismos del Estado de Chile.

8.1.4 La DGAC evaluará la información recibida y en cada estado de alerta aeroportuario, establecerá las medidas de seguridad que correspondan, conforme a lo previsto en el procedimiento específico.

8.2 Responsabilidades

8.2.1 Los organismos contemplados en los planes de contingencia para responder a un acto de interferencia ilícita son:

(a) Autoridad política,
(b) Autoridad aeroportuaria,
(c) Servicios aeronáuticos del aeródromo,
(d) Fuerzas Armadas,
(e) Fuerzas de Orden y Seguridad Pública,



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(f) Explotadores aéreos,
(g) Explotador del terminal,
(h) Servicios públicos,
(i) Otras organizaciones que se estimen relevantes para la respuesta.

8.3 Medidas Iniciales

8.3.1 Los organismos que conozcan o reciban inicialmente por cualquier medio, una notificación de que se materializará o se encuentra en ejecución o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, comunicarán tal hecho a la Autoridad Aeronáutica, quien adoptará medidas en conformidad a lo previsto en el Reglamento de Seguridad DAR-17.

8.3.2 La Autoridad Aeronáutica llevará a cabo la evaluación de una amenaza contra la aviación civil, mediante la "identificación positiva del objetivo", para clasificar la amenaza conforme a los antecedentes que se dispongan y se difundirá a todos los interesados para adoptar las medidas de respuesta de conformidad con el Plan de Contingencia.

8.3.3 El Plan de Contingencia del aeródromo considera dos etapas de intervención:

(a) Etapa de Contención: Es ejecutada con los medios propios del aeropuerto o aeródromo, considerando la participación de la empresa u organización afectada y las instituciones policiales presentes a nivel local. Las medidas de seguridad que se aplicarán están destinadas a aislar el ilícito, descartar o validar la amenaza y coordinar la actuación operativa cuando corresponda, en coordinación con el Centro de Operaciones de Seguridad (COS).
(b) Etapa de Actuación: Es ejecutada por Carabineros de Chile y sus organizaciones internas especializadas. Los protocolos de trabajo que se aplicarán están destinados a validar la amenaza, neutralizar, eliminar y/o combatir el ilícito, considerando el tipo de contingencia y/o en coordinación con el Centro de Resolución de Crisis (CRC), cuando aplique.

8.3.4 La DGAC requerirá a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y a las Fuerzas Armadas, personal capacitado y calificado, que se desplace rápidamente a los aeródromos que presten servicios a la aviación civil, para colaborar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un Acto de Interferencia Ilícita en la Aviación Civil.

8.4 Mando

8.4.1 El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil ha establecido una estructura clara de mando para coordinar la participación de los organismos públicos y privados que son necesarios para enfrentar un acto ilícito.

8.4.2 Para este propósito, se han establecido las siguientes dependencias de mando para las operaciones de respuesta:

(a) Centro Resolución de Crisis (CRC), mando ejecutivo, de instancia superior de alto nivel, que determinará la estrategia general que deberá seguirse, ajustada a los intereses nacionales y políticas emanadas por las autoridades de Gobierno.
(b) Centro Operaciones de Seguridad (COS), mando operacional, que se activará en el aeródromo en el que se materialice un acto de interferencia ilícita, actuando como coordinador de las decisiones operacionales y tácticas para dar respuesta rápida, efectiva y coordinada, ajustada a la estrategia general determinada por el CRC.

8.5 Control

8.5.1 Cuando se reciba la información de que un acto de interferencia ilícita está afectando un aeródromo o una aeronave en vuelo o en tierra, el Ministro de Interior y Seguridad Pública, previa notificación de la Autoridad Aeronáutica, activará el CRC y dispondrá la notificación a sus integrantes y alertará a los organismos que tengan responsabilidades para responder a tal acto ilícito.

8.5.2 En los aeródromos la Autoridad Aeroportuaria activará el COS, para responder a un acto ilícito perpetrado contra sus instalaciones o aeronaves, disponiendo la notificación a las personas que lo integran y alertará a los organismos internos y externos contemplados en el Plan de Contingencia.

8.6 Provisión de Servicios de Navegación Aérea

8.6.1 La DGAC proporcionará asistencia para proteger a la aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tales como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida que lo exijan las circunstancias.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

8.6.2 Si la DGAC presta el servicio de tránsito aéreo a una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta, así como los puntos de destinos probables o posibles de la aeronave.

8.6.3 La Autoridad Aeroportuaria adoptará las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes, acorde al Plan de Contingencia, si aterriza una aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito en un aeródromo del país, la que será dirigida al sitio de estacionamiento de seguridad, con el propósito de retenerla en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, la aplicación de esta medida tendrá presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo.

8.6.4 Cuando en territorio nacional sea objeto una aeronave de un acto de interferencia ilícita concreto o que haya aterrizado en igual circunstancia, la DGAC a través del Departamento Planificación, notificará de lo ocurrido al Ministerio de Defensa, cuando sea posible, con la finalidad de que realice las consultas y coordinaciones con el Estado del explotador de la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícita, como asimismo para notificar de esta circunstancia al Estado de destino supuesto o declarado.

8.7 Apoyo de Especialistas

8.7.1 La Autoridad Aeroportuaria podrá solicitar en el evento de un acto de interferencia ilícita, de acuerdo a las circunstancias, el apoyo a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, de las Fuerzas Armadas y otros organismos, con el propósito de hacer frente a dicha contingencia, teniendo en consideración los recursos disponibles en ese aeródromo.

8.7.2 Los Planes de Contingencia, deberán indicar los tiempos mínimos de respuesta de los servicios de apoyo.

8.7.3 La responsabilidad de la inspección, registro y búsqueda por amenaza de artefacto de sabotaje en aeronaves o instalaciones será del personal de seguridad aeroportuaria. Si durante la evaluación del escenario de amenaza se determina que es de alto riesgo o se identifica un artefacto explosivo, artículo sospechoso u otros de peligro potencial, la Autoridad Aeroportuaria deberá solicitar la participación del Grupo de Operaciones Policiales Especiales (GOPE) de Carabineros de Chile, oportunidad en que ambas instituciones actuarán coordinadamente de acuerdo a lo definido en el Plan de Contingencia del aeródromo.

8.7.4 Si durante las actividades rutinarias o de contingencia, se detecte la presencia de algún artefacto explosivo, artículo sospechoso u otros de peligro potencial, que pongan en riesgo la seguridad de la aviación, la Autoridad Aeroportuaria coordinará con Carabineros de Chile el apoyo de personal especialista, específicamente del Grupo de Operaciones Policiales Especiales (GOPE), con el objeto de investigar, neutralizar y eliminar, si es necesario dicho elemento.

8.8 Notificaciones

8.8.1 Notificación de información de incidentes de interferencia ilícita
La Autoridad Aeronáutica, a través del Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, establecerá procedimientos para el análisis y notificación de información relativa a incidentes de interferencia ilícita y sus actos preparatorios, tomando en consideración los siguientes:

(a) Procedimiento para la adecuada protección de la información de seguridad de la aviación.
(b) Informar al Jefe de Seguridad del explotador y al piloto al mando la información sobre amenazas relativas a una aeronave específica.
(c) Informar a los Estados de destino y ruta de la aeronave.

8.8.2 Notificación de Actos de Interferencia Ilícita a los Estados
Cuando en territorio nacional haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita concreto, la DGAC, gestionará a través del Departamento Planificación, notificará al Ministerio de Relaciones Exteriores dicho aterrizaje para que coordine con el Estado de matrícula y el Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido, toda otra información pertinente de que disponga a ambos Estados mencionados, a los Estados cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones, a los Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes, a los Estados cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

8.8.3 Notificación de actos de interferencia ilícita a la OACI
Ocurrido un acto de interferencia ilícita, la DGAC, a través del Departamento Planificación, enviará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

acto de interferencia ilícita lo antes posible, una vez resuelto el caso, por medio del Informe preliminar y final acorde a los apéndices contemplados en el Manual de Seguridad de OACI.

8.9 Recursos de Apoyo al Plan de Contingencia
La DGAC a través del DASA considerará recursos de apoyo básicos y apropiados para apoyar la aplicación del Plan de Contingencias Aeroportuario, incluyendo, pero no limitado a:

(a) Un centro de gestión de crisis adecuadamente equipado;
(b) Un área designada para la eliminación de explosivos o para el equipo de contención;
(c) Un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves designado en cada aeródromo; y
(d) Instrucción apropiada para el personal responsable de responder ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.

## CAPÍTULO 9
## VIGILANCIA Y CONTROL DE CALIDAD

9.1 Aspectos Generales

9.1.1 La Autoridad Aeronáutica ha establecido un Programa Nacional del Control de la Calidad en la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC) con el fin de verificar y asegurar el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y validar su eficacia.

9.1.2 Los procedimientos de actuación normalizados para el desempeño eficiente del PNCCSAC serán incorporados en un Manual de Referencias de Actividades de Vigilancia y de Control de Calidad.

9.2 Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA)

9.2.1 El DASA dispondrá ejecutar actividades de control de calidad a aquellas entidades externas de la red primaria con responsabilidad en el presente Programa, el alcance de la ejecución de actividades de control de calidad estará establecido en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), adicionalmente, el DASA podrá someter a actividades de Control de Calidad a entidades externas no descritas en el PNCCSAC, conforme a resultados de una evaluación de riesgos.

9.3 Departamento de Auditoría Interna DGAC

9.3.1 El Departamento Auditoría Interna realizará las actividades de vigilancia continua al servicio de seguridad aeroportuaria de la DGAC establecido en los aeródromos de la red primaria y aquellos que determine la Autoridad Aeronáutica; asimismo se verificará el cumplimiento de la normativa sobre seguridad de la aviación en el Departamento Planificación, el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, el Departamento Recursos Humanos, la Escuela Técnica Aeronáutica, la Sección Infraccional y toda organización interna que tenga responsabilidades en materias de seguridad de la aviación civil.

9.3.2 El Departamento Auditoría Interna implementará y ejecutará el sistema nacional de vigilancia de la seguridad de la aviación civil, de conformidad a los criterios definidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con alcances en el sistema nacional de seguridad.

9.4 Inspectores para la Vigilancia y Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil

9.4.1 Los inspectores son funcionarios públicos, especialistas, que realizarán las auditorías, inspecciones, estudios, pruebas e investigaciones de incidentes de seguridad, quienes además de contar con las competencias requeridas, cuentan con la respectiva credencial que los acredita como tales, poseen las facultades de disponer medidas y acciones correctivas inmediatas en el caso que se detecte el no cumplimiento de las normas y procedimientos de seguridad de aviación.

9.4.2 Los inspectores tendrán acceso irrestricto e ilimitado a las aeronaves, los aeródromos, las instalaciones aeronáuticas e instalaciones de los integrantes del sistema de seguridad de la aviación, tendrán acceso a los documentos de seguridad de la aviación y podrán inspeccionarlos mientras se encuentren efectuando sus labores de control de calidad.

9.4.3 El Programa Nacional del Control de la Calidad en la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC) y su Manual de Referencia contendrán la información en detalle sobre el actuar de los inspectores.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

9.5 Actividades de Vigilancia y de Control de Calidad

9.5.1 Las actividades de vigilancia y de control de calidad que se aplicarán al sistema nacional de seguridad de la aviación son las siguientes: Auditoría e Inspecciones de Seguridad, Ejercicios, Prueba de Seguridad.

9.5.2 El detalle de estas actividades se encuentra en el Programa Nacional del Control de la Calidad en la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC).

9.6 Gestión, Frecuencia y Periodicidad de las Actividades de Vigilancia y de Control de Calidad

9.6.1 El Programa Nacional del Control de la Calidad en la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC) y el manual de referencias para las actividades de vigilancia y de control de calidad, definirán la gestión, frecuencia y periodicidad de dichas actividades.

9.6.2 La DGAC, a través del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación de riesgo y porcentaje de cumplimiento.

9.7 Programa Interno de Control de Calidad

9.7.1 Los aeródromos de la red primaria y las entidades externas con responsabilidad en el presente Programa deberán contar con un Programa Interno de Control de Calidad, el modelo de Programa estará publicado en el sitio web de la DGAC. El resultado de la aplicación, incluyendo las medidas correctivas adoptadas, serán reportados a la DGAC.

9.7.2 Todas las organizaciones incluirán en su Programa Interno de Control de Calidad un proceso formal para la resolución de problemas de seguridad detectados durante la ejecución de actividades de vigilancia y de control de calidad.

9.8 Sistema Confidencial de Presentación de Informes

La DGAC complementará el PNCCSAC con un sistema confidencial de presentación de informes para analizar la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, entre otros. Este sistema de reportes de seguridad estará disponible en el portal web DGAC y será administrado por el Departamento Auditoría Interna.

9.9 Registro y Análisis de los Resultados de las Actividades de Vigilancia y de Control de Calidad

La DGAC, a través del Departamento Auditoría Interna, establecerá un proceso para registrar y analizar los resultados de la aplicación del PNCCSAC, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del PNSAC, incluida la identificación de las causas y los tipos de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida.

## CAPÍTULO 10
## AJUSTE DEL PROGRAMA

10.1 Generalidades

10.1.1 El Departamento Planificación ajustará los elementos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) considerando las modificaciones que se produzcan al Reglamento DAR 17 producto de las enmiendas del Anexo 17 de la OACI.

10.1.2 Para mantener la eficacia del PNSAC, se tendrá en consideración la evaluación de la amenaza, la metodología de la gestión de riesgos AVSEC y la aplicación de las medidas de seguridad definidas a través de los estados de alerta aeroportuario.

10.1.3 Adicionalmente, producto de un acto de interferencia ilícita se evaluarán los controles y procedimientos de seguridad para corregir deficiencias relativas a los aspectos de establecimiento de las medidas de seguridad.

10.2 Evaluación de las Amenazas

10.2.1 Recopilación de la información sobre amenazas

10.2.1.1 La DGAC a través del Departamento Planificación, evaluará constantemente, en conjunto con las autoridades pertinentes, el grado y naturaleza de amenazas que puedan afectar a la aviación civil.

10.2.1.2 Lo anterior, sin perjuicio de la información sobre seguridad de la aviación que proporcionen otros Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y la información que otros organismos internacionales proporcionen al efecto.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

10.2.2 Evaluación de la Información

10.2.2.1 La Autoridad Aeronáutica a través del Departamento Planificación, dispondrá evaluar las presuntas amenazas que puedan afectar a la aviación civil, considerando los aspectos vulnerables que pudiesen existir y los riesgos a que se podrían exponer las operaciones aéreas, disponiendo que los aeródromos coordinen con los servicios públicos, explotadores aéreos y empresas de servicios; la aplicación de medidas apropiadas para contrarrestar tales amenazas en conformidad a los Programas de Seguridad y Planes de Contingencia.

10.2.2.2 La Autoridad Aeronáutica, a través del Departamento Planificación, evaluará la información recibida y, según el riesgo que pueda entrañar para la seguridad de la aviación civil, establecerá recomendaciones de estado de alerta para la red aeroportuaria nacional.

10.3 Medidas Para la Gestión de Riesgos AVSEC

10.3.1 La DGAC a través del Departamento de Aeródromos y Servicios Aeroportuarios, establecerá las medidas para la Gestión de Riesgos AVSEC para determinar las medidas de seguridad que serán aplicadas a las operaciones nacionales e internacionales.

10.3.2 El Departamento de Aeródromos y Servicios Aeroportuarios, considerando recomendaciones de estado de alerta, dispondrá la aplicación de medidas de seguridad generales o específicas, basándose en la aplicación de la Metodología para la Gestión de Riesgos AVSEC.

10.3.3 El DASA dispondrá a la Autoridad Aeroportuaria, como parte de la Gestión de Riesgos AVSEC, determinar y reportar las vulnerabilidades del aeródromo e instalaciones aeroportuarias basándose en el procedimiento respectivo.

10.4 Estados de Alerta Aeroportuario

10.4.1 La Autoridad Aeronáutica a través del Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, determinará el estado de alerta aeroportuario para cada aeródromo de la red primaria, notificando a la Autoridad aeroportuaria correspondiente la(s) medida(s) de seguridad definidas para cada estado de alerta aeroportuario sin perjuicio de otras medidas que determine la Autoridad Aeronáutica.

10.4.2 Cada aeródromo definirá en su Programa de Seguridad la forma en que difundirá la información sobre los estados de alerta a los organismos públicos y privados con responsabilidades en seguridad, considerando:

(a) Citación a un comité de seguridad extraordinario, o
(b) Comunicado a través de los medios oficiales establecidos.

10.4.3 Procedimiento para compartir información de evaluaciones del riesgo de seguridad de la aviación.

10.4.3.1 La Autoridad Aeronáutica, a través del Departamento Planificación, podrá compartir e intercambiar información sobre las evaluaciones del riesgo de seguridad de la aviación con los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, empresas de servicios, otros organismos del Estado u otras entidades que se considere necesario.

10.4.3.2 El Departamento Planificación establecerá el procedimiento para compartir, intercambiar y difundir de manera práctica y oportuna la información indicada en el párrafo anterior, y que esta permita evaluar de manera efectiva los riesgos de seguridad de sus operaciones.

10.4.3.3 La DGAC a través del Departamento Planificación establecerá las orientaciones con respecto a la información que se debe compartir e intercambiar, las que incluirán entre otras:

(a) Información sobre amenazas de bomba;
(b) Riesgos a las operaciones aéreas;
(c) Ciberamenazas;
(d) Evaluaciones de amenazas y riesgos.

10.5 Examen de Incidentes

10.5.1 Ocurrido un acto de interferencia ilícita la DGAC, a través del Departamento Planificación y el Departamento de Auditoría Interna, evaluará los controles y procedimientos de seguridad y podrá solicitar la instrucción de un sumario administrativo para investigar el hecho, establecer las responsabilidades administrativas y adoptar las medidas necesarias para subsanar las deficiencias, a fin de evitar la repetición de los hechos.

10.5.2 La DGAC a través del Departamento Planificación, informará a la OACI acerca de las medidas adoptadas.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

## CAPÍTULO 11
## FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD

La Autoridad Aeronáutica, en conformidad al presupuesto anual aprobado, asignará los recursos necesarios para la implementación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y los Programas asociados, prestando atención particular a los medios que se requieren para proteger los aeródromos, las instalaciones y los servicios de tierra, contra los actos de interferencia ilícita.

## CAPÍTULO 12
## INFRACCIONES Y SANCIONES AERONÁUTICAS

La DGAC conocerá y sancionará las infracciones a la legislación, reglamentación aeronáutica y de las instrucciones que ella dicte en el ejercicio de sus atribuciones, en conformidad a lo previsto en el Código Aeronáutico y Reglamento DAR-51.

## CAPÍTULO 13
## PROGRAMA DE SEGURIDAD Y PLAN DE CONTINGENCIA DE ENTIDADES CON RESPONSABILIDAD EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

13.1 Generalidades

La DGAC ha establecido un diseño estándar para la elaboración del Programa de Seguridad y Plan de Contingencias, cuyo formato se encuentra publicado en el sitio web DGAC (www.dgac.gob.cl), el que deberá cumplir con los requisitos que establece el presente Programa, y que será obligatorio para las siguientes entidades:

(a) Explotadores de terminales aéreos de pasajeros.
(b) Explotadores de transporte aéreo comercial.
(c) Empresas de servicios que operan en los aeródromos.
(d) Bases Fijas de Mantenimiento FBO (Operador de Base Fija o Fixed Base Operator).
(e) Explotador del terminal aéreo de carga.
(f) Clubes aéreos con accesos a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida.
(g) Hangares privados o corporativos, con accesos a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida.
(h) Empresas de Transporte de Valores, en conformidad a lo establecido en la norma específica.
(i) Empresas de seguridad privada que operen en los aeródromos de la red primaria, en conformidad a lo establecido en la norma específica.
(j) Otras entidades que disponga la Autoridad Aeronáutica, a consecuencia de una evaluación de riesgos de seguridad.

13.1.1 El Programa de Seguridad y Plan de Contingencias deberá ser elaborado en idioma español y presentado a la Autoridad Aeronáutica para su aprobación.

13.1.2 Las entidades mencionadas en el párrafo 13.1 deberán incluir en su Programa de Seguridad y Plan de Contingencias las medidas dispuestas en el DAR 17, PNSAC y demás normativa relacionada, asimismo, de las instrucciones que la DGAC dicte en el ejercicio de sus atribuciones, considerando los objetivos, la organización, los procedimientos y los recursos para proteger a su personal, pasajeros, aeronaves e instalaciones.

13.1.3 El Programa de Seguridad deberá ser acorde a las características y actividades a nivel local, considerando los medios que emplearán, los mecanismos de coordinación y las medidas de seguridad que adoptarán para cautelar las operaciones en sus instalaciones y en la zona de seguridad restringida.

13.1.4 El Plan de Contingencia deberá ser acorde a las características y actividades a nivel local, considerando los medios que emplearán, los mecanismos de coordinación y las medidas que adoptarán ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.

13.1.5 Los procedimientos declarados en el Plan de Contingencia deberán incluir cartillas operacionales para cada una de las personas u organizaciones con responsabilidad en la aplicación de los procedimientos, considerando la estructura definida en el Apéndice, que establece el Modelo de Cartilla Operacional. Se sugiere que, por razones de seguridad de la información, estos procedimientos sean de acceso restringido.

13.1.6 Las entidades indicadas en el párrafo 13.1 deberán planificar anualmente los ejercicios al Plan de Contingencia, y conforme a lo establecido en el PNCCSAC, deberán remitir el plan de medidas correctivas a la DGAC, para verificar el cumplimiento e implementación de las medidas comprometidas.

13.1.7 La DGAC eximirá en casos calificados y como resultado de una evaluación de riesgos de seguridad a las empresas de servicios que, conforme a su rubro, no requieran contar un Plan de Contingencias.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

13.1.8 En el caso de entidades pertenecientes a un holding de empresas, que mantengan diferentes RUT o Certificados de Operador Aéreo (AOC), podrán contar con un solo Programa de Seguridad y Plan de Contingencias por cada unidad aeroportuaria, siempre y cuando dicho Programa de Seguridad y Plan de Contingencias sea aplicado transversalmente para cada una de sus operaciones.

13.1.9 Las entidades mencionadas en el párrafo 13.1 que realicen operaciones en más de un aeródromo, deberán elaborar un Programa de Seguridad y Plan de Contingencias por cada aeródromo en que operen.

13.1.10 El DASA deberá elaborar y aprobar las listas de verificación para el análisis y aprobación de los Programas de Seguridad y Planes de Contingencias.

13.2 Proceso de Aprobación de Programas, Planes y sus Enmiendas

13.2.1 El Programa de Seguridad y Plan de Contingencias, así como sus enmiendas, ajustes y modificaciones, deberán ser presentados a través de los sistemas online de la DGAC, quien dispondrá del análisis y revisión.

13.2.2 El Programa de Seguridad será sometido a evaluaciones en terreno, por parte de representantes de la Autoridad Aeroportuaria o del DASA, previo a su aprobación.

13.2.3 La Autoridad Aeroportuaria, en un plazo de treinta (30) días hábiles, resolverá sobre el contenido del Programa de Seguridad y Plan de Contingencias en la medida que éstos cumplan los requerimientos de la presente regulación, DAR 17 e instrucciones que la DGAC dicte en el ejercicio de sus atribuciones, para ser sometidos a la aprobación formal por parte de la Autoridad Aeronáutica.

13.2.4 El Programa de Seguridad y Plan de Contingencias, rechazado por la Autoridad Aeroportuaria por no cumplir con las exigencias normativas, será devuelto al solicitante, quien, dentro del plazo de diez (10) días hábiles, deberá presentar las correcciones requeridas, según sea el caso. De persistir las observaciones al Programa de Seguridad o Plan de Contingencia, la Autoridad Aeroportuaria aplicará medidas de buen servicio para impulsar a las entidades externas a cumplir con la normativa vigente. En caso de no dar resultados las medidas de buen servicio, la Autoridad Aeroportuaria remitirá todos los antecedentes mediante un informe técnico a DASA para ser analizados y si procede remitirlos al Departamento Jurídico.

13.2.5 Una vez aprobado el Programa de Seguridad y Plan de Contingencias, las entidades indicadas en el párrafo 13.1, deberán dar difusión a sus dependencias internas que correspondan y mantendrán registros físicos o electrónicos de la difusión.

13.2.6 Las empresas de servicio que actúen en representación de un explotador aéreo deberán contar con una copia controlada de dichos documentos y efectuar la difusión correspondiente.

13.2.7 El Programa de Seguridad y Plan de Contingencias, tendrá una vigencia de tres (03) años, contados desde la fecha que fue otorgada su aprobación formal por parte de la Autoridad Aeronáutica. Además, las entidades deberán presentar para su aprobación una nueva edición, antes de los treinta (30) días hábiles de expirada su vigencia.

13.2.8 Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior, las entidades deberán enmendar su Programa de Seguridad o Plan de Contingencias cada vez que:

(a) Se haya comprometido la seguridad, ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.
(b) Producto de actividades de Control de Calidad ejecutados por la DGAC.
(c) Por cambios normativos de la DGAC.
(d) Por cambios en la estructura orgánica en la empresa, operaciones, empresas contratistas, subcontratistas, entre otras.
(e) Por aplicación de nuevos procedimientos de la empresa.

13.2.9 Una vez aprobado el Programa de Seguridad y Plan de Contingencia, el DASA remitirá copia del ejemplar, en formato electrónico, al aeródromo que corresponda.

13.2.10 El DASA, podrá aprobar Programas de Seguridad (PSE) de forma provisoria por un período de tiempo que no excedan los tres meses, prorrogables por única vez, a explotadores aéreos que inician o reinician sus operaciones en el espacio aéreo chileno y que producto de la evaluación de la Autoridad Aeronáutica mantiene requisitos en vías de cumplimiento que no afectan la seguridad de la aviación civil.

## CAPÍTULO 14

14.1 DISPOSICIONES ESPECIALES

Las entidades externas con responsabilidad en el presente programa, una vez publicada la presente norma, tendrán un plazo de sesenta (60) días hábiles para cumplir con los requisitos que ella establece.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

APÉNDICE A
"ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD"

Ítem I Estructura del programa de seguridad

Las entidades indicadas en el Capítulo 13 del PNSAC, deberán, según corresponda, incorporar el contenido o procedimiento que se señalan a continuación, según el rubro de sus actividades, conforme al formato y estructura establecida en el Modelo general del programa de seguridad.

| CONTENIDO/ PROCEDIMIENTO \ ENTIDAD | | Explotadores de terminales de pasajeros o carga | Explotadores de transporte aéreo comercial. | Empresas de servicios que operan en los aeródromos. | Bases Fijas de Mantenimiento FBO (Operador de Base Fija o Fixed Base Operator) | Clubes aéreos u otros similares de aviación general con o sin fines de lucro. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.1 | Propósito | X | X | X | X | X |
| 1.2 | Antecedentes reglamentarios | X | X | X | X | X |
| 1.3 | Antecedentes específicos | X | X | X | X | X |
| 1.4 | Dependencias en el aeródromo | X | X | X | X | X |
| 1.5 | Datos operacionales | X | X | X | X | X |
| 1.6 | Información y coordinación | X | X | X | X | X |
| 1.7 | Documentos de seguridad | X | X | X | X | X |
| 2.1 | Organización de seguridad | X | X | X | X | X |
| 2.2 | Coordinador de seguridad | X | X | X | X | X |
| 2.3 | Equipamiento de seguridad | X | SR | X | X | X |
| 2.4 | Instrucción | X | X | X | X | X |
| 3.1 | Seguridad de la Aeronave | NO | X | SR | X | X |
| 3.2 | Documentos de viaje y presentación de los pasajeros | NO | X | SR | X | SR |
| 3.3 | Seguridad de los pasajeros y su equipaje | NO | X | SR | X | SR |
| 3.4 | Equipos para la inspección de pasajeros y equipajes de mano | NO | NO | NO | X | SR |
| 3.5 | Seguridad del equipaje de bodega | NO | X | SR | SR | SR |
| 3.6 | Equipos de inspección del equipaje de bodega | NO | SR | SR | SR | SR |
| 3.7 | Seguridad de la carga, correo y Courier | SR | X | SR | SR | SR |
| 3.8 | Equipos de inspección de carga, correo y Courier | SR | X | SR | SR | SR |
| 3.9 | Aprovisionamiento de abordo | SR | X | SR | SR | SR |
| 3.10 | Provisiones y artículos para servicios en vuelo | NO | X | SR | X | SR |
| 3.11 | Operaciones de limpieza de aeronaves | NO | X | SR | X | SR |
| 3.12 | Seguridad de sus instalaciones | X | X | X | X | X |
| 3.13 | Seguridad de las áreas de mantenimiento de aeronaves | NO | X | SR | X | X |
| 3.14 | Seguridad de los terminales aéreos concesionados | X | X | NO | NO | NO |
| 3.15 | Seguridad del personal | X | X | X | X | X |
| 3.16 | Medidas de Seguridad relacionadas con Transporte de Valores. | X | X | X | X | NO |
| 3.17 | Notificación a la DGAC de cualquier situación que afecte la Seguridad de la Unidad Aeroportuaria. | X | X | X | X | X |
| 4.1 | Control de calidad | X | X | X | X | X |
| 4.2 | Pruebas de seguridad | X | X | X | X | X |
| 4.3 | Ejercicios de seguridad | X | X | X | X | X |
| 4.4 | Confidencialidad de la información | X | X | X | X | X |



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

| CONTENIDO/ PROCEDIMIENTO / ENTIDAD | | Explotadores de terminales de pasajeros o carga | Explotadores de transporte aéreo comercial. | Empresas de servicios que operan en los aeródromos. | Bases Fijas de Mantenimiento FBO (Operador de Base Fija o Fixed Base Operator) | Clubes aéreos u otros similares de aviación general con o sin fines de lucro. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 4.5 | Cambios y enmiendas | x | x | x | x | x |
| 5.1 | Documentos adjuntos | x | x | x | x | x |
| 5.2 | Documentos complementarios | x | x | x | x | x |
| 6 | Aprobación | x | x | x | x | x |

Nomenclatura:

X: Procedimientos que debe considerar en su programa.
NO: Procedimientos que NO debe considerar en su programa.
SR: Se deberán considerar los procedimientos que correspondan según el rubro que realizan.

Ítem II Modelo General Del Programa De Seguridad
(La portada debe señalar nombre de la empresa, unidad donde opera, número de edición y año, además debe contar con índice y un cuadro para el registro de ediciones y/o enmiendas.)

FORMATO TIPO Y EJEMPLO
HOJA VIDA / ENMIENDAS

REGISTRO DE ACTUALIZACIONES Y ENMIENDAS

(Las enmiendas deben evidenciarse con una línea en el borde derecho del texto o párrafo que incluye el cambio y debe ser concordante con el registro de actualización)

| EDICIÓN N° | ENMIENDA N° | PARTE AFECTADA DEL DOCUMENTO | | APROBADO POR | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | CAPÍTULO SECCIÓN | PÁGINAS | RESOLUCIÓN EXENTA N° OBSERVACIONES | FECHA |
| ED. 1 | | Todos | Todas | Res. N° XXXXX | DIA/MES/AÑO |
| ED. 1 | Enm. 1 | Capítulo XXXX | Páginas XXX | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

CAPÍTULO 1
GENERALIDADES

1.1 ÍNDICE Y PROPÓSITO
(En esta sección deberá establecer un índice y la intención general del Programa de Seguridad, considerando los objetivos y hacia donde deben orientarse los procedimientos y medidas de seguridad).

1.2 ANTECEDENTES REGLAMENTARIOS
(El Programa deberá considerar como antecedente las normas aeronáuticas según el rubro, como, por ejemplo, los siguientes documentos).

(a) Reglamento Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita DAR 17.
(b) Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil.
(c) Programa Nacional de Control de la Calidad para la Seguridad de la Aviación Civil.
(d) Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(e) Programa Nacional de Seguridad de la Carga.
(f) Norma Aeronáutica sobre los servicios de seguridad privada en los recintos aeronáuticos.

1.3 ANTECEDENTES ESPECÍFICOS

(a) Razón social: (indicar nombre legal y de fantasía de la empresa).
(b) Rut de la empresa.
(c) Rubro o actividad a que se dedica: (indicar rubro principal y otros rubros relacionados con aviación que la empresa ejecute).
(d) Certificación aeronáutica: (incluir documento y que aprobó la concesión en el aeródromo, o en su defecto la AOC, este documento se deberá adjuntar al programa de seguridad).
(e) Nacionalidad de la empresa: (indicar, si corresponde, las filiales en el extranjero y otros aeródromos donde opera).
(f) Representante legal: (Identificar el representante en el país, y además cuando corresponde el de la casa matriz).
(g) Dirección oficial: (incluir código postal).
(h) Medios de contacto del representante legal: (e-mail, dirección, teléfonos, etc.).
(i) Correo electrónico oficial para notificación de la DGAC por procesos infracciónales.
(j) Medios de contacto oficinas principales: (e-mail, dirección, teléfonos, etc.).
(k) Medios de contacto oficinas sucursales: (e-mail, dirección, teléfonos, etc.).
(l) Orgánica de la Empresa: (describir la orgánica general de la empresa).

1.4 DEPENDENCIAS EN EL AERÓDROMO

(a) Representante en el aeródromo: (Identificar el representante en el aeródromo y su cargo. Si la empresa no cuenta con instalaciones en el aeródromo, debe declarar al representante de la planta/oficina/agencia/bodega ubicada fuera del aeródromo).
(b) Representante subrogante en el aeródromo e información de contacto: (Identificar el representante en el aeródromo, su cargo e información de contacto. Si la empresa no cuenta con instalaciones en el aeródromo, debe declarar al representante subrogante de la planta/oficina/agencia/bodega ubicada fuera del aeródromo, así como su información de contacto).
(c) Medios de contacto del representante en el aeródromo: (e-mail, dirección, teléfonos, etc. Si la empresa no cuenta con instalaciones en el aeródromo, debe declarar los medios de contacto del representante de la planta/oficina/agencia/bodega ubicada fuera del aeródromo).
(d) Dirección oficial en el aeródromo: (Indicar ubicación en el aeródromo, incluir código postal. Si la empresa no cuenta con instalaciones en el aeródromo, debe declarar la dirección oficial de la planta/oficina/agencia/bodega ubicada fuera del aeródromo).
(e) Horario de funcionamiento aeródromo: (Horario de funcionamiento de atención al público, teléfonos de contacto, persona de contacto después del horario de atención al público. Si la empresa no cuenta con instalaciones en el aeródromo, debe declarar la dirección oficial de la planta/oficina/agencia/bodega ubicada fuera del aeródromo).
(f) Dependencias en el aeródromo: (describir ubicación de las dependencias en el aeródromo, el metraje de las dependencias que ocupa, en el caso que las dependencias cuenten con accesos directos desde la parte pública a la parte aeronáutica, incluir diagrama como adjunto al programa, identificando los lugares donde se ejecutan los controles de ingreso a la dependencia y los controles a la parte aeronáutica. Si la empresa no cuenta con instalaciones en el aeródromo, debe declarar la dirección oficial de la planta/oficina/agencia/bodega ubicada fuera del aeródromo indicando metraje o superficie, además de indicar los horarios de funcionamiento de las Oficinas).

1.5 DATOS OPERACIONALES

(a) Aeródromos donde opera: (Identificar los aeródromos donde mantienen operaciones regulares y no regulares).
(b) Servicios de representación del Explotador: (identificar empresa de servicios que actúa en representación del Explotador cuando corresponda, su representante en el aeródromo, medios de contacto en horario administrativo y fuera del horario).
(c) Servicios de limpieza: (identificar empresa de servicios de limpieza de las instalaciones, incluye aeronaves cuando corresponda, su representante en el aeródromo, medios de contacto en horario administrativo y fuera del horario).
(d) Servicios de mantenimiento: (identificar las empresas de mantenimiento de los servicios esenciales, su representante en el aeródromo, medios de contacto en horario administrativo y fuera del horario).



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(e) Servicios de transporte de valores: (identificar representante en el aeródromo, medios de contacto en horario administrativo y fuera del horario, de servicios contratados con empresas transportadoras de valores para el retiro de remesas, carguío de cajeros, etc. En el caso de los explotadores de aeronaves considerar las empresas transportadoras de valores que realizan envíos o retiros de carga valorada incluye, dinero, metal dore, documentos valorados, etc).

(f) Servicios de Seguridad Privada (propios o externos): (identificar empresas de servicios de seguridad privada externa, su representante en el aeródromo, medios de contacto en horario administrativo y fuera del horario. En el caso que el servicio de seguridad sea propio incluir los mismos datos solicitados).

(g) Servicio de aprovisionamiento abordo: (identificar empresa de servicios de aprovisionamiento a bordo, su representante en el aeródromo, medios de contacto en horario administrativo y fuera del horario. Tener en cuenta que este servicio puede estar fuera del aeródromo, por lo cual se deberá considerar esta información).

(h) Servicios de ground handling: (identificar empresas de servicios de apoyo terrestre, su representante en el aeródromo, medios de contacto en horario administrativo y fuera del horario).

(i) Servicio de Gestión de Carga: (identificar a la entidad que, en nombre del explotador aéreo recibe y acepta la carga para el transporte aéreo).

(j) Servicio de almacenamiento: (identificar bodegas de almacenamiento con que opera para exportación, importación o carga nacional, su representante en el aeródromo, medios de contacto en horario administrativo y fuera del horario).

(k) Agencias de carga: (Declarar cuando opere con agencias de carga acreditadas o que no estén acreditadas por DGAC).

(l) Estadística de pasajeros: (indicar cantidad promedio anual de pasajeros transportados, de salida, llegada y tránsito o transbordo).

(m) Estadística de carga: (indicar cantidad promedio anual, en toneladas, de carga transportada, de salida, llegada y tránsito o transbordo).

(n) Estadística de carga valorada: (indicar cantidad promedio anual, en kilos, de carga valorada transportada, de salida, llegada y tránsito o transbordo).

(o) Estadística de Mercancías Peligrosas: (indicar cantidad promedio anual, por clase, de mercancías peligrosas transportadas, de salida, llegada y tránsito o transbordo).

(p) Material de vuelo: (identificar tipos de aeronaves que utiliza en el aeródromo, adjuntar al programa las fichas técnicas de cada modelo, su configuración y esquemas de distribución).

(q) Rutas: (identificar las rutas donde opera, internacional y nacional).

(r) Rutas de alto riesgo: (identificar las rutas de alto riesgo, internacional y nacional, definir cuál es el riesgo y las amenazas).

(s) Historial de actos ilícitos: (incluir información sobre actos ilícitos y actos de interferencia ilícita que la empresa ha sido objeto a nivel local, de estadísticas de los últimos 10 años).

1.6 INFORMACIÓN Y COORDINACIÓN

(En este punto se deberá indicar información común de los contactos a nivel aeroportuario, con el objeto de mantener coordinaciones permanentes en caso de ocurrencia de un acto de interferencia ilícita)

(a) Coordinación Servicio AVSEC a nivel local: (incluir nombre del Jefe AVSEC donde opera, sus números de contacto en horario administrativo y fuera del horario, además dirección oficial y postal).

(b) Coordinación de Seguridad de la organización: (incluir nombre del coordinador de seguridad acreditado de la empresa, sus números de contacto en horario administrativo y fuera del horario, además dirección oficial y postal).

1.7 DOCUMENTACIÓN DE SEGURIDAD

(a) Clasificación de documentos: (las empresas podrán establecer una declaración sobre la clasificación de la información y el trámite de confidencialidad que requiera otorgar a ciertos documentos o partes específicas del programa de seguridad).
Boletines de seguridad: (debería adoptar la política de informar a través de boletines de seguridad, a las organizaciones internas de la empresa, la situación actual de seguridad, de contingencia e información relevante que debe ser de conocimiento público).

(b) Comunicaciones Oficiales: (incluir medio oficial de comunicación entre la empresa y la DGAC, considerar aspectos relacionados con información de amenazas, posibles aspectos de vulnerabilidades, a comisión de actos ilícitos y actos de interferencia ilícita, entre otros).



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(c) Distribución del Programa de Seguridad: (se deberá indicar la cantidad de ejemplares y sus codificaciones que se encuentran distribuidos en la empresa, se tendrá especial atención en los requisitos de aprobación, donde se consideran cuatro ejemplares impresos y uno digital, posterior a ser sometido al proceso de revisión).

## CAPÍTULO 2
## ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD

### 2.1 ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD

(a) Organigrama: (indicar la estructura de seguridad de la empresa).
(b) Organizaciones internas: (identificar las organizaciones internas que tienen responsabilidades en seguridad, definir cuáles son sus responsabilidades, sería conveniente incluir los medios de contacto en caso de ser distintos a los indicados anteriormente).
(c) Servicio de Seguridad Propio: (En el caso de contar con servicios de seguridad propio indicar la dependencia interna, el jefe directo y sus supervisores de terreno, sus responsabilidades, y adjuntar al programa los documentos que aprueban su certificación DGAC).
(d) Servicio de Seguridad Privada Externo: (En el caso de contar con servicios de seguridad privada externos deberá definir claramente cuál será la dependencia interna responsable de su control, identificar el nombre y contactos, indicar nombre y contactos del Jefe de Seguridad y los Supervisores de la empresa externa, como también definir cuáles son sus responsabilidades, en este caso deberá adjuntar al programa los documentos que aprueban su certificación DGAC como empresa prestadora de servicio y la directiva de funcionamiento que acredita los procedimientos de trabajo).

### 2.2 COORDINADOR DE SEGURIDAD

2.2.1 Coordinador de seguridad de la empresa o Jefe de seguridad, según corresponda
(Incluir los datos que se indican. Deberán designar un coordinador de seguridad acreditado: el explotador de aeronaves, explotador de terminal aéreo, explotador de terminal de carga y las Bases Fijas de Mantenimiento FBO que cuenten con salas de embarque autorizada, las entidades públicas, las empresas de servicios, los clubes aéreos y similares deberán designar un coordinador de seguridad. Las empresas de seguridad privada deben contar con un Jefe de Seguridad acreditado ante la DGAC).

(a) Nombre completo:
(b) Nacionalidad:
(c) Run:
(d) Dirección comercial:
(e) Teléfonos de contacto:
(f) Correo electrónico:
(g) Dependencia orgánica:
(h) Responsabilidades:
(i) Funciones:
(j) Atribuciones:
(k) Formación:
(l) Certificación DGAC: (adjuntar resolución de autorización).
(m) Nombre y medios de contacto del coordinador de seguridad suplente acreditado, de ser el caso, que opera en una sola unidad aeroportuaria.

2.2.2 Coordinador de seguridad local
(Las entidades que realicen operaciones en más de un aeródromo deben designar un coordinador de seguridad local y suplente acreditado).

(a) Nombre completo:
(b) Nacionalidad:
(c) Run:
(d) Dirección comercial:
(e) Teléfonos de contacto:
(f) Correo electrónico:
(g) Dependencia orgánica:
(h) Responsabilidades:
(i) Funciones:
(j) Atribuciones:



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(k) Formación:
(l) Certificación DGAC: (adjuntar resolución de autorización).
(m) Nombre y medios de contacto del coordinador de seguridad suplente acreditado.

2.3 EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD
(Incluir equipamiento solo en aquellos casos que corresponde)

(a) Equipamiento para el control de acceso: (describir qué tipo de equipamiento se utiliza para el control de personas que ingresan a la parte aeronáutica desde o hacia las instalaciones propias. En el caso de los explotadores de terminales concesionados, además deberán describir el tipo de equipamiento y control de acceso desde y hacia el terminal. Cabe hacer presente que debe existir una coordinación con la DGAC para su implementación y se debe adjuntar al programa las resoluciones de certificación cuando correspondan).
(b) Equipamiento para revisión de pasajeros: (describir qué tipo de equipamiento se utiliza para el control de pasajeros y sus pertenencias previo al embarque, esta es una medida complementaria dispuesta para ciertos vuelos y destinos, no es una disposición DGAC. Cabe hacer presente que debe existir una coordinación con la DGAC para su implementación y se debe adjuntar al programa las resoluciones de certificación cuando correspondan).
(c) Equipamiento para revisión de equipajes de bodega: (describir qué tipo de equipamiento se utiliza para la inspección de equipajes de bodega, esta es una medida complementaria dispuesta para ciertos vuelos y destino, no es una disposición DGAC. Cabe hacer presente que debe existir una coordinación con la DGAC para su implementación y se debe adjuntar al programa las resoluciones de certificación cuando correspondan).
(d) Equipamiento para revisión de carga y correo: (describir qué tipo de equipamiento se utiliza para la inspección de carga y correo. Cabe hacer presente que debe existir una coordinación con la DGAC para su implementación y se debe adjuntar al programa las resoluciones de certificación cuando correspondan).

2.4 INSTRUCCIÓN
(se deberá considerar que los lineamientos generales sobre la capacitación se encuentran definidos en el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil, donde indica que todas las personas con responsabilidades en el PNSAC deberán ser sometidos a un proceso de capacitación conforme al cargo, donde se considera)

(a) Capacitación en seguridad de aviación
(Para cumplir con este requisito deberá tener en cuenta los Procedimientos establecidos en PNISAC y DAN 17 02)

1. Personal de seguridad: (La instrucción necesarias para cumplir la función conforme al cargo que desempeña, a saber: guardia de seguridad, supervisores de seguridad, encargado de seguridad, coordinador de seguridad, jefe de seguridad, entre otros. Sin perjuicio de lo antes indicado, se debe considerar la capacitación en el puesto de trabajo para la función específica y el reentrenamiento necesario para cada actividad).
2. Personal que no sea de seguridad: (se deberá considerar que el personal que no aplica controles reciba instrucción en “Concientización de la seguridad aeroportuaria”. Esta instrucción está dirigida a todos los funcionarios de la empresa y que debe ser complementado con reentrenamientos específicos anualmente donde se incluya la difusión de las partes pertinentes del programa de seguridad y sus enmiendas desde el punto de vista del entrenamiento).
3. Operadores de equipos de seguridad: (Los operadores de equipos de seguridad deberán contar con capacitación en interpretación de imágenes y capacitación en protección radiológica, siendo un requisito para operar máquinas de rayos X).

(b) Capacitación en mercancías peligrosas: (Las entidades deberán ingresar la programación de la instrucción para cumplir con los requisitos de instrucción definidos en el PNISAC, DAR 18 y DAN 18).
(c) Capacitación en seguridad de la carga: (Las entidades deberán ingresar la programación de la instrucción para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea).



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

CAPÍTULO 3
PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

Cuadro N° 1 “Contenidos mínimos de cada procedimiento”

(a) Identificación del alcance: Ejemplo, Seguridad de la Aeronave.
(b) Identificación del procedimiento: Ejemplo, Control de Acceso a la Aeronave.
(c) Empresa que provee el servicio: Ejemplo, empresa XXXX.
(d) Responsabilidades: Ejemplo, Controlar las personas autorizadas a ingresar a la aeronave, y registrar su presencia en el registro de control normalizado.
(e) Lugar físico donde se aplicará el procedimiento: Ejemplo, Plataforma sierra (aeronave en mantenimiento).
(f) Protocolos de comunicación: Ejemplo, Información de novedades al Supervisor de terreno, registro de novedades, mantenimiento de registros de control de acceso.
(g) Medios para ejecutar la tarea: Ejemplo, Uso de detectores de metal tipo manual para la inspección de las personas que accedan al avión, y registro de control de acceso a la aeronave.
(h) Mantenimiento de registros: Ejemplo, Los registros documentales se mantendrán en poder del jefe de seguridad por tres meses.
(i) Notificaciones Internas: Ejemplo, en el caso de incumplimiento deberá informar a su jefe directo al XXXXX, quien dispondrá las acciones a seguir.
(j) Notificación autoridad aeronáutica: Ejemplo, en el caso de una situación de contingencia deberá informar a su jefe directo al XXXXX y al personal de AVSEC al número XXXXX, mantenga la calma, no se exponga a riesgos innecesarios y mantenga control visual de la situación a la espera del personal AVSEC y/o DGAC.

3.1 SEGURIDAD DE LA AERONAVE
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación.

3.1.1 Procedimiento para el control del acceso a las aeronaves y protección del compartimiento de la tripulación de vuelo.

(a) Medidas para la protección de la aeronave en tierra:

1. Procedimientos generales para el control de acceso a la aeronave mientras se encuentre en: proceso de embarque, desembarque, mantenimiento, pernocta, entre otros.
2. Procedimiento para el control de ingreso del personal propio, personal externo a la empresa, miembros de la tripulación, personal de mantenimiento, representantes de las entidades fiscalizadoras, visitas, entre otros.
3. Procedimiento para el control de personas ajenas en la zona de servicio de la aeronave.
4. Procedimiento para el control de vehículos en la zona de servicio de la aeronave.
5. Procedimiento para supervisar en la circulación de personas y vehículos desde y hacia las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves.
6. Procedimiento y medios para inspeccionar a las personas que no son pasajeros y que deben acceder al avión, asegurándose que no porten elementos que pongan en peligro la seguridad del vuelo.
7. Procedimiento para establecer coordinaciones con la DGAC ante la detección de elementos prohibidos o peligrosos en las actividades de control.
8. Procedimiento para el control de las actividades de limpieza de las aeronaves.
9. Procedimiento para el control de las actividades de mantenimiento por personal propio y externo.
10. Procedimiento para el control de las actividades de carga y descarga de mercadería y/o suministros de las empresas de aprovisionamiento, combustible, APV, entre otras.
11. Procedimiento para el control de las actividades de carga y descarga del equipaje de bodega, carga y correo.
12. Procedimiento para el control de los compartimientos interiores y exteriores de la aeronave, mientras permanece en tierra.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

13. Procedimiento para el uso y control de sellos de seguridad en los compartimientos de la aeronave.
14. Procedimiento para el uso de registros, formularios y planillas durante las actividades de control anteriormente mencionadas, considerando mantener los archivos por un periodo mínimo de tres meses, en papel o digital.
15. Procedimiento para reportar a la DGAC toda novedad detectada en las actividades de control y protección de la aeronave.

(b) Medidas para la protección de la aeronave durante el vuelo:

1. Procedimiento para el control de los compartimientos de la tripulación durante el vuelo. Las medidas mínimas para satisfacer este requerimiento de seguridad durante el vuelo considerarán: mantener puerta de cabina de tripulación cerrada durante el vuelo, la cual debe ser abierta solo por razones operacionales o necesidades de la tripulación; en caso de que la apertura de la puerta de cabina sea requerida desde el exterior de ella, personal de tripulación deberá estar positivamente seguro que la apertura se realizará sin poner en riesgo la integridad y seguridad del vuelo; bajo ninguna condición se deberá mantener la puerta de cabina de mando abierta sin motivo o por un período de tiempo prolongado, lo cual podría posibilitar o facilitar la intromisión de personas no autorizadas y poner en riesgo la seguridad de la tripulación o el vuelo en general.
2. Procedimiento para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimento de la tripulación de vuelo.
3. Procedimiento para el control de acceso de personas a la cabina de pilotaje.
4. Procedimiento para reportar toda situación que ponga en riesgo la seguridad de las operaciones del vuelo desde el punto de vista de la seguridad de la aviación, considerando notificaciones a la autoridad aeronáutica, cuando corresponda, y mantener los archivos por un periodo mínimo de tres meses, en papel o digital.

(c) Medidas de seguridad en vuelo:
Detallar las medidas para garantizar la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajan pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

(d) Medidas de seguridad aeronaves en servicio:

1. Métodos para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves en servicio;
2. Métodos para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves que no están en servicio, p. ej. todos los accesos a las aeronaves con llave y asegurados; escaleras, plataformas de carga y puentes de aterrizaje retirados; sellos de seguridad adhesivos en paneles y puertas; puesto de estacionamiento; patrullaje e iluminación de aeronaves que permanezcan estacionadas durante la noche;
3. Custodios apropiados y/o supervisión de los pasajeros que abordan la aeronave desde la plataforma;
4. Registro de los vehículos utilizados para transportar pasajeros desde y hacia la aeronave;
5. Requisito para que los explotadores de aeronaves realicen inspecciones de las aeronaves que han sido dejadas sin atención. Esto se refiere a cualquier requisito adicional o que excede a aquellos establecidos para cumplir con la disposición.

3.1.2 Procedimiento para la ejecución de patrullas de seguridad

(a) Procedimiento para realizar el patrullaje a las aeronaves. (considerar el proceso en que se encuentra la aeronave: proceso de embarque, desembarque, mantenimiento, pernocta, entre otros).
(b) Procedimiento para transmitir información por novedades en las aeronaves detectadas durante un patrullaje.
(c) Procedimiento para asegurar las coordinaciones con representantes de las entidades fiscalizadoras ante la ejecución de controles.
(d) Procedimiento para reportar a la DGAC toda novedad detectada en las patrullas realizadas por la empresa.

3.1.3 Procedimiento que determina las medidas de seguridad previas al vuelo

(a) Procedimientos generales para la protección de la aeronave en condiciones normales.
(b) Procedimientos específicos para la protección de la aeronave y medidas adicionales de seguridad por aumento del nivel de amenaza.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(c) Procedimiento para asegurar las coordinaciones entre los organismos que participan y sus respectivas tareas.
(d) Procedimiento para reportar a la DGAC toda novedad detectada en las medidas previas al vuelo.

3.1.4 Procedimiento para la notificación de amenazas

(a) Procedimiento para establecer los niveles de responsabilidad para aplicar medidas de seguridad adicionales necesarias para hacer frente a una amenaza a requerimiento de la autoridad aeronáutica.
(b) Procedimiento para establecer la responsabilidad de informar sobre la situación a la autoridad competente en caso de que la notificación de la amenaza provenga de otra fuente.
(c) Procedimiento para aplicar medidas de seguridad progresivas ante aumento del nivel de amenaza.
(d) Procedimiento para reportar a la DGAC toda novedad detectada en los procesos de notificación de amenazas.

3.1.5 Procedimiento en vuelos donde se incrementa la amenaza

(a) Procedimiento para aumentar las medidas de seguridad ante determinados vuelos por aumento del nivel de amenaza.
(b) Procedimiento para dar respuesta a la aplicación de procedimientos de seguridad en estacionamientos aislados.
(c) Procedimiento para reportar a AVSEC y/o DGAC toda novedad detectada a vuelos con nivel de amenaza alto.

3.1.6 Procedimiento para inspecciones y verificaciones de seguridad de las aeronaves

(a) Procedimiento para efectuar verificaciones de seguridad de las aeronaves, definiendo las áreas que considera, cuando se debe realizar, quien es la entidad responsable de ejecutar la tarea, la disponibilidad de listas de chequeo, quien es la persona responsable de asegurarse que esta actividad se cumplió bajo los estándares establecidos, notificación verbal o escrita al piloto al finalizar una verificación y un requisito relativo al mantenimiento de un registro de verificaciones.
(b) Procedimiento para efectuar inspecciones de seguridad de las aeronaves, definiendo las áreas que considera, cuando se debe realizar, quién es la entidad responsable de ejecutar la tarea, la disponibilidad de listado de chequeo, quién es la persona responsable de asegurarse que esta actividad se cumplió bajo los estándares establecidos, notificación verbal o escrita al piloto al finalizar una inspección y un requisito relativo al mantenimiento de un registro de inspecciones.
(c) Procedimiento para asegurar que una aeronave sujeta a una verificación o inspección de seguridad esté protegida contra interferencias no autorizadas, desde el momento en que se inicia la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.
(d) Modelo de lista para la Inspección de Seguridad de Aeronaves (ver adjunto 1).
(e) Modelo de Lista para la Verificación de Seguridad de Aeronaves nacionales e internacionales (ver adjunto 2).
(f) Procedimiento para definir y el uso de medios apropiados para cumplir las actividades de verificación o inspección de seguridad de las aeronaves, incluye: medios de iluminación, entrenamiento del personal, listas de verificación de seguridad de las aeronaves y las inspecciones de seguridad de las aeronaves apropiadas, procedimientos de actuación en caso de detección de artefactos sospechosos, entre otros.
(g) Procedimiento detallado de las medidas que debe realizar el personal de seguridad de la empresa cuando se descubra un artefacto que se sospecha sea un explosivo.
(h) Procedimiento para coordinar con la DGAC y los organismos gubernamentales de apoyo para adoptar las decisiones acerca de desplazar o evacuar la aeronave y suspender las operaciones del aeródromo.
(i) Procedimiento para reportar a la DGAC toda novedad detectada a vuelos con nivel de amenaza alto.

3.1.7 Procedimientos que aseguren que cualquier artículo dejado a bordo por pasajeros que desembarcan de vuelos en tránsito sea retirado de la aeronave o manejado de manera apropiada antes de la salida de la aeronave.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(a) Procedimientos generales para garantizar que cualquier artículo dejado a bordo por pasajeros que desembarcan de vuelos en tránsito sea retirado de la aeronave o manejado de manera apropiada antes de la salida de la aeronave:

1. Verificaciones e inspecciones de la cabina de la aeronave con respecto a cualquier artículo dejado por pasajeros que desembarcan de vuelos en tránsito;
2. La reconciliación positiva de todo el equipaje de mano que se encuentre en la aeronave con los pasajeros en tránsito que permanecen a bordo;
3. El retiro de cualquier artículo dejado por pasajeros que desembarcan de vuelos en tránsito; y
4. Retiro de la aeronave del equipaje de mano y de bodega de cualquier pasajero que haya dejado el vuelo antes de llegar a su destino final, antes de que se autorice la continuación del vuelo.

(b) Coordinaciones con la autoridad aeroportuaria para el manejo y tratamiento adecuado de los artículos sospechosos desembarcados de vuelos en tránsito, considerando:

1. Obligación de reportar a la autoridad aeroportuaria.
2. Establecer las medidas iniciales para proteger y aislar el área hasta la definición de la autoridad aeroportuaria.

3.2 DOCUMENTOS DE VIAJE Y PRESENTACIÓN DE LOS PASAJEROS
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación.

3.2.1 Proceso de presentación de los pasajeros

(a) Procedimientos generales para el proceso de presentación del pasajero y su equipaje.
(b) Procedimiento para la presentación de los pasajeros según sus destinos.
(c) Procedimiento para realizar entrevistas de seguridad a los pasajeros durante su chequeo.
(d) Procedimiento para realizar entrevistas de sobre el transporte de mercancías peligrosas por parte de los pasajeros durante su chequeo.
(e) Procedimiento para reportar a la DGAC toda novedad detectada en el proceso de chequeo y declaración del equipaje.
(f) Procedimiento para la identificación del equipaje de bodega (etiquetado).
(g) Procedimiento para realizar entrevistas adicionales como requerimiento de otros estados. (LAGs).
(h) Procedimiento para el control de los documentos de viaje en los puntos de embarque, tránsito y transbordo, diferenciando el tratamiento para vuelos nacionales e internacionales.

3.2.2 Medidas especiales para pasajeros en grupo

(a) Procedimientos generales para el proceso de presentación de pasajeros en grupo.
(b) Procedimientos generales para el proceso de presentación de equipajes de bodega de pasajeros en grupo.

3.2.3 Definir Obligación de Identificación de maletas en forma individual.
3.2.4 Medidas para pasajeros de alto riesgo

(a) Procedimiento de seguridad para informar a la DGAC de compra de pasajes de último minuto.
(b) Procedimiento para informar a la DGAC sobre conductas sospechosas de pasajeros durante el proceso de chequeo y declaración del equipaje.
(c) Procedimientos especiales para el embarque de pasajeros de alto riesgo.

3.2.5 Medidas para la protección de documentos

(a) Procedimiento para el control de documentos de viaje que debe presentar el pasajero conforme al lugar de destino, y cuando corresponda lugares de tránsito y transbordo.
(b) Procedimiento para el control y protección de tarjetas de embarque, talones de identificación de equipajes, etiquetas corporativas, y otros documentos relacionados.
(c) Procedimiento para realizar inspecciones oculares a los mesones de atención y/o dependencias de atención a pasajeros previas a iniciar el chequeo de pasajeros y una vez cerrada la atención por vuelo y al término del día.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

3.2.6 Medidas para prevenir fraude de tarjetas de embarque o documentos electrónicos

(a) Procedimiento para prevenir la aceptación de tarjetas de embarque o documentos electrónicos fraudulentos.
(b) Procedimiento ante la detección de tarjetas de embarque o documentos electrónicos.
(c) Procedimiento de notificación a la DGAC ante la detección de tarjetas de embarque o documentos electrónicos fraudulentos.

3.2.7 Medidas para evitar robo de información electrónica

(a) Procedimiento para prevenir el robo de información desde sus bases de datos, respecto a información de pasajeros, equipajes, carga y correo.
(b) Procedimiento de notificación a la DGAC ante un robo de información electrónica.

3.2.8 Procedimiento para la verificación de identidad de los pasajeros (origen, tránsito, transbordo)

(a) Procedimiento para la verificación de identidad de pasajeros en los mesones de atención.
(b) Procedimiento para la verificación de identidad en la puerta de embarque.

3.2.9 Información de seguridad anticipada

(a) Procedimiento para instalar letreros con información de seguridad en los mesones o instalaciones de atención de pasajeros.
(b) Procedimiento para entregar información de seguridad anticipada a los pasajeros a través de los sitios web relacionada con: elementos prohibidos, elementos restringidos, mercancías peligrosas, entre otras.
(c) Procedimiento para realizar anuncios de seguridad por parte del explotador aéreo.
(d) Detallar información especial a los pasajeros de aquellos elementos prohibidos por otros estados.
(e) Detallar Información a los pasajeros sobre medidas de seguridad en la revisión solicitadas por otros estados.
(f) Procedimiento de notificación al piloto de la aeronave por medidas de seguridad que se apliquen de forma especial o ante pasajeros en condiciones especiales.

3.2.10 Procedimiento para facturación del equipaje de bodega, fuera del aeródromo o al exterior.
Por disposición del PNSAC no está permitido la facturación de equipajes fuera del aeródromo, las entidades deberán reflejar esta disposición en sus programas.

3.3 SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° uno (1), donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación.

3.3.1 Procedimiento para la inspección de pasajeros y su equipaje de mano.
Por disposición del PNSAC en los aeródromos de la red primaria, la inspección de pasajeros y su equipaje de mano (origen, tránsito y transbordo) es de responsabilidad de la DGAC a través del Servicio AVSEC de las unidades aeroportuarias, las entidades deberán reflejar esta disposición en sus programas.

3.3.2 Procedimientos derivados de la inspección de pasajeros y su equipaje de mano.
Los explotadores aéreos considerarán los procedimientos complementarios derivados de la inspección de pasajeros y donde se requiere la participación del personal de seguridad de los explotadores aéreos:

(a) Procedimiento para pasajeros que se niegan a la inspección.
(b) Procedimiento en caso de amenazas en contra de la seguridad de la aviación.
(c) Procedimientos generales sobre la inspección de los pasajeros de origen a través de los procedimientos ordinarios de inspección y su equipaje.
(d) Procedimientos generales sobre la inspección de los pasajeros de transferencia o tránsito a través de los procedimientos ordinarios de inspección y su equipaje.
(e) Procedimiento para el embarque de pasajeros en condiciones especiales.
(f) Procedimientos relativos a excepciones de inspección (tener en cuenta que estas excepciones deben estar amparadas por la legislación aeronáutica chilena).
(g) Procedimiento para el despacho de pasajeros o equipajes sospechosos.
(h) Procedimiento para la circulación de pasajeros de origen, tránsito y transferencia en las salas de embarque.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(i) Procedimiento para la inspección manual de los miembros de la tripulación de la aeronave y su equipaje de mano.
(j) Procedimiento para el embarque de pasajeros insubordinados, los procedimientos de embarque, el uso de dispositivos de sujeción, mecanismos de notificación.
(k) Procedimiento preventivas y de reacción en caso de detección de polizones.
(l) Procedimiento para personas que se niegan a ser inspeccionadas manualmente.
(m) Procedimiento para el tratamiento de artículos incautados retirados a los pasajeros. Esta disposición aplicará cuando el explotador de aeronaves efectúa procedimientos adicionales de seguridad.
(n) Procedimiento para el tratamiento de mercancías peligrosas retiradas a los pasajeros.
(o) Procedimiento para los artículos electrónicos o eléctricos.
(p) Procedimientos para las operaciones de tránsito, para proteger a los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeródromo de tránsito.
(q) Procedimiento para los pasajeros que lleven urnas cinerarias, elementos encubiertos restringidos/prohibidos.
(r) Procedimiento para a los pasajeros que lleven artículos de valor, artículos de importancia religiosa o elementos sensibles que puedan ser afectados por los sistemas de inspección.
(s) Procedimiento para el embarque de personas con marcapasos.
(t) Procedimiento para los pasajeros que lleven artículos médicos, de salvamento, con valor de prueba o científico.
(u) Procedimiento para el embarque de pasajeros en camilla (Aplicar PNSAC 5.5.3.4)

3.3.3 Procedimientos para asegurar la separación de los pasajeros inspeccionados y no inspeccionados

(a) Descripción de la forma en que han de mantenerse separados los pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados, definiendo responsables.
(b) Procedimiento en caso de producirse mezclas de pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados.

3.3.4 Procedimientos para el control de armas de fuego y otro tipo

(a) Describir las Procedimiento aeronáuticas relacionadas con el control y transporte autorizado de armas de fuego (especifican que el personal AVSEC es el que está capacitado, cualificado y autorizado para verificar y confirmar que las armas no estén cargadas).
(b) Describir proceso de información a sus pasajeros que deban transportar armas o municiones como objeto retenido (Establecer métodos eficaces de comunicación y definir tiempo de entrega antes del inicio del embarque de su vuelo).
(c) Procedimientos generales relacionadas con: la presentación, por parte del pasajero, de documentación escrita que autorice el transporte de armas; categorías de personas que están capacitadas, debidamente cualificadas y autorizadas para transportar armas y municiones a través de la zona de seguridad restringida hasta la aeronave estén debidamente autorizadas;
(d) Identificar las zonas autorizadas del aeródromo donde se realizan verificaciones de las armas para el embarque y desembarque.
(e) Procedimiento para el tratamiento de armas de fuego declaradas por los pasajeros durante el proceso de inspección considerando las responsabilidades del personal de tierra, tripulación de vuelo, y arreglos especiales de envío.
(f) Procedimiento para el embarque de armas de fuego declaradas con la DGAC como equipaje de bodega o retención (lugares no accesibles).
(g) Procedimiento para el embarque de armas de fuego declaradas con la DGAC como carga (lugares no accesibles).
(h) Procedimiento para el embarque de un arma de fuego en la cabina de pasajeros (El explotador deberá declarar que no está permitido en la legislación chilena el embarque de armas en la cabina de pasajeros).
(i) Procedimiento para el desembarque de armas desde la aeronave y entrega en las zonas establecidas en cada aeródromo.
(j) Procedimiento para el tratamiento de pasajeros que se niega el embarque por infracción a leyes de control (armas, estupefacientes, etc.).
(k) Procedimiento ante la detección de armas no declaradas.
(l) Procedimiento en caso hallazgo de armas de fuego.
(m) Procedimiento para el embarque de armas en equipaje Rush o no acompañado.
(n) Procedimiento para el transporte de armas a bordo de las aeronaves por parte de los Agentes de mantenimiento del orden público y otro personal autorizado actuando en función de sus tareas (aplica solamente cuando existen acuerdos entre estados y se realicen coordinaciones previas del embarque).



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

3.3.5 Valijas Diplomáticas y mensajería de gobierno

(a) Procedimiento para el tratamiento de valija diplomática y mensajería de gobierno.
(b) Procedimientos especiales para el correo diplomático en valijas oficiales y correspondencia de embajadas no incluida en el equipaje diplomático.
(c) Procedimiento para el tratamiento de equipaje diplomático.
(d) Procedimiento para el tratamiento de valija diplomática declarada como carga.

3.3.6 Categorías especiales de pasajeros

(a) Procedimiento para el tratamiento de pasajeros perturbadores en el terminal de pasajeros.
(b) Procedimiento para el embarque de Presidentes, Mandatarios y Altas Autoridades de Gobierno en vuelos comerciales.
(c) Procedimiento para el embarque de pasajeros diplomáticos.
(d) Procedimiento para el embarque de pasajeros con creencias religiosas que no permiten ser inspeccionados mediante equipos de seguridad.
(e) Procedimiento para el embarque de pasajeros con movilidad reducida.
(f) Procedimiento para el embarque de mujeres embarazadas.
(g) Procedimiento para el embarque de personas discapacitadas.
(h) Procedimiento para el tratamiento de menores no acompañados.
(i) Procedimiento para el embarque de oficiales de seguridad armados a bordo (IFSO) cuando corresponda, incluida la notificación al piloto al mando.
(j) Procedimiento para el embarque de escoltas armados, cuando corresponda, incluida la notificación al piloto al mando.
(k) Procedimientos para asegurar que cada persona armada sea notificada acerca de la ubicación del asiento de las otras personas armadas a bordo, en el caso de que haya más de una; incluida la notificación al piloto al mando por escrito y el mantenimiento de registros relativos a dichas notificaciones (esto solo aplica en los casos que existan acuerdos entre estados y coordinaciones previas al embarque).
(l) Procedimiento para el embarque de pasajeros en calidad de detenidos o deportados y que van bajo la custodia de personal policial o judicial.
(m) Procedimiento para el embarque de pasajeros inadmisibles.
(n) Procedimiento para el embarque de pasajeros deportados.
(o) Las medidas y procedimientos para asegurar la seguridad a bordo de sus aeronaves cuando viajen pasajeros bajo coacción por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, las que deben considerar: procedimientos de notificación de salida para los Estados de tránsito y destino final; procedimientos de abordaje; procedimientos durante el vuelo, incluyendo el uso de dispositivos de sujeción; procedimientos de desembarque; y requisitos de custodios.
(p) Declarar la notificación al piloto al mando acerca de los pasajeros que viajan bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, y el número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.
(q) Procedimiento para notificar a la Autoridad Aeroportuaria, antes de la salida de la aeronave, acerca de un deportado, bajo custodia; controles administrativos, como también notificar acerca de la permanencia pasajero inadmisible.

Nota: Desde la letra l) a la letra q) considerarán las coordinaciones respectivas para que las autoridades pertinentes den aviso previo, por escrito al explotador de la aeronave y al PIC, que incluya información acerca de la naturaleza y el número de pasajeros potencialmente perturbadores, incluyendo el siguiente detalle:

1. Identidad de los pasajeros y razones para su transporte;
2. Nombre y títulos de los custodios, si los hubiere;
3. Una evaluación del riesgo y/o cualquier otra información pertinente, incluyendo el motivo para asignar o no un custodio que podría ayudar al explotador de la aeronave a evaluar el riesgo de seguridad del vuelo;
4. Distribución previa de asientos, si fuese requerido; y
5. Naturaleza de los documentos disponibles (Documentos aceptados y disponibles de acuerdo con el tipo de traslado).

(r) Establecer además que las coordinaciones con las autoridades pertinentes consideren:

1. Aviso por escrito al explotador de aeronave por lo menos 24 horas antes de la supuesta salida del deportado o de la persona en custodia; o



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

2. Notificación sin demora al explotador de la aeronave de llegada, el mismo día de la llegada del pasajero, acerca de la necesidad de transportar una persona inadmisible.

3.3.7 Medidas adicionales de seguridad.

(a) Inspección y registro manual del equipaje (de mano y de bodega) de las tripulaciones y personal del explotador aéreo que no son pasajeros.
(b) Medidas de control y seguimiento del equipaje facturado con la finalidad de evitar equipajes desatendidos o no protegidos en el patio de maletas (clasificación por cada vuelo), asegurando un control efectivo desde la recepción del equipaje hasta que es cargado en las bodegas de las aeronaves, con sus respectivas cartillas de verificación.
(c) Medidas adicionales del explotador aéreo para la inspección y registro manual de pasajeros y sus equipajes de mano, cuando es requerido por otros Estados a los explotadores aéreos.
(d) Inspección y registro manual del equipaje de bodega de los pasajeros de origen, tránsito y trasbordo cuando sería solicitado por la DGAC.

3.3.8 Procedimiento para la inspección de pasajeros y su equipaje en terminales aéreos privados autorizados.

(a) Procedimientos generales para el uso del equipamiento de seguridad.
(b) Procedimientos generales para la inspección de pasajeros y su equipaje de mano en los terminales aéreos privados.
(c) Procedimiento para pasajeros que se niegan a la inspección.
(d) Procedimiento para la inspección de pasajeros en condiciones especiales.
(e) Procedimiento para el tratamiento de artículos prohibidos retirados a los pasajeros en el proceso de inspección.
(f) Procedimiento para el tratamiento de mercancías peligrosas retiradas a los pasajeros en el proceso de inspección.
(g) Procedimiento para el tratamiento de armas de fuego declaradas por los pasajeros durante el proceso de inspección.
(h) Procedimiento para el control de circulación de personas que no son pasajeros en la sala de embarque del terminal aéreo privado.
(i) Procedimiento para el tratamiento de pasajeros perturbadores en el terminal aéreo privado.
(j) Procedimiento para la separación de pasajeros y personas inspeccionadas de las no inspeccionadas.
(k) Procedimiento para tratamiento de valijas diplomáticas y mensajería de gobierno.

3.3.9 Tratamiento de los objetos retenidos por seguridad y que son transportados en la bodega de carga del avión

(a) Describir coordinación con la autoridad aeroportuaria, responsables en el retiro, traslado y entrega a su propietario.
(b) Retiro desde los Puestos de Control de Seguridad y embarque de los objetos retenidos en la aeronave.
(c) Retiro desde los Puestos de Control de Seguridad y embarque de armas de fuego como objetos retenidos.
(d) Bolsos o contenedores utilizados para el transporte de objetos retenidos, definiendo la leyenda o logo y sus características físicas que permitan asegurar el resguardo del retenido de armamento y su inviolabilidad (incluir fotografía).
(e) Traslado de elementos retenidos desde los PCS a la aeronave y viceversa.
(f) Identificación del personal que realiza el transporte de elementos retenidos.
(g) Notificación de armas y otros objetos retenidos no recuperados u olvidados en los aeródromos.
(h) Tratamiento de las armas y otros objetos retenidos transportados como objetos retenidos cuyos pasajeros se encuentran en tránsito o transbordo en ruta nacional e internacional.

3.4 EQUIPOS PARA LA INSPECCIÓN DE PASAJEROS Y EQUIPAJES DE MANO
La entidad deberá detallar los equipos de seguridad para la inspección de pasajeros y equipajes de mano con que cuenta y que están acreditados ante la DGAC, así como también referirse a aquellos equipos utilizados por requerimientos de otros Estados, debiendo referirse a lo siguiente:

(a) Cantidad, marca, modelo y potencia del tubo (cuando corresponda).
(b) Entidad que emplea los equipos para efectuar la inspección.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(c) Autorización de la autoridad sanitaria y fecha de vencimiento de ésta.
(d) Programa de mantención de los equipos.
(e) Programa de pruebas de los equipos (diarias, semanales y mensuales, indicando además la empresa que lo realiza).
(f) Dispositivos de verificación para el funcionamiento de los equipos de inspección.
(g) Identificación de las pruebas de mantenimiento y rendimiento, incluidos registros de pruebas y de mantenimiento de los equipos de inspección de seguridad utilizados en la inspección pasajeros y equipajes de mano.
(h) Certificación DGAC: (adjuntar resolución de autorización del punto de inspección, cuando corresponda al Rubro).

3.5 SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE BODEGA

Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación.

3.5.1 Procedimiento de inspección del equipaje de bodega

(a) Procedimiento ante la detección de mercancías peligrosas.
(b) Procedimiento ante la detección de artículos sospechosos donde se requiera la apertura del equipaje.
(c) Procedimiento ante la detección de armas de fuego.
(d) Procedimiento ante la detección de posibles artefactos de sabotaje.
(e) Procedimiento ante la detección de elementos prohibidos.
(f) Procedimiento para negar el embarque de artículos de pasajero que no cumpla con los requisitos de embarque del equipaje de bodega.
(g) Procedimiento para el embarque de equipajes de última hora.
(h) Procedimiento en el caso de averías en los equipos de seguridad o interrupciones de energía.

3.5.2 Procedimiento para la protección del equipaje de bodega

(a) Procedimiento para la protección del equipaje de bodega contra interferencias no autorizadas, desde el punto en que se inspecciona o se acepta por parte del explotador de aeronave, lo que suceda primero, hasta la salida de la aeronave en que será transportado.
(b) Procedimiento para el cotejo de equipajes de bodega.
(c) Procedimiento para el equipaje que no cuente con etiquetas de despacho.
(d) Procedimiento para el equipaje intervenido.
(e) Procedimiento para el traslado de pasajeros al punto de inspección de equipajes de bodega con alarmas o sospechosas.
(f) Procedimiento para el acceso restringido a la zona de reunión o clasificación del equipaje de bodega.
(g) Requisitos para salvaguardar el equipaje de bodega sin vigilancia después de ser inspeccionado.
(h) Medidas a ser adoptadas en caso de que se encuentre equipaje de bodega sin vigilancia después de ser inspeccionado o que la integridad de éste haya sido comprometida (ej. la reinspección antes de ser embarcado a bordo de la aeronave).

3.5.3 Tratamiento equipaje de bodega en tránsito y/o en transbordo

(a) Identificar los lugares autorizados para efectuar la inspección de equipajes de bodega en tránsito y/o transbordo.
(b) Procedimiento ante la detección de elementos prohibidos y/o mercancías peligrosas.
(c) Procedimiento para el control de armas de fuego en tránsito y/o transbordo.
(d) Procedimiento para el acopio de equipaje en tránsito y/o trasbordo antes y después de ser inspeccionado.

3.5.4 Tratamiento del equipaje no acompañado y enseres personales transportados como carga

(a) Procedimiento para reinspección previo al embarque (incluye identificar y/o etiquetar).
(b) Procedimiento para identificar y/o etiquetar las maletas como no acompañadas.
(c) Identificar los lugares autorizados para mantener equipajes.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

3.5.5 Descripción de procesos de equipajes de bodega en los sistemas de inspección multinivel.

(a) Obligaciones del personal que inyecta maletas al sistema.
(b) Obligaciones para el retiro de maletas posterior a la inspección.
(c) Procedimiento para el remarcado de equipajes sin etiquetas.
(d) Procedimiento para equipajes con alarma ante la posible presencia de explosivos.
(e) Procedimiento para el acopio del equipaje.

3.5.6 Conciliación (Cotejo) de los pasajeros y sus equipajes de bodega.

(a) Procedimientos generales para la conciliación de pasajeros y su equipaje, de Origen.
(b) Procedimientos generales para la conciliación de pasajeros y su equipaje, Transito y/o Transbordo.
(c) Detalles sobre sistema para la conciliación (manual, automático), manifiesto de pasajeros, manifiesto de inspección de maletas (origen, tránsito y/o transbordo), método de verificación (pasajero / equipaje).
(d) Procedimientos para la conciliación de equipajes de los miembros de la tripulación.
(e) Procedimientos para informar sobre identificación de pasajeros y equipajes sospechosos durante la conciliación (en proceso de embarque de la aeronave).
(f) Procedimientos para la autorización del embarque de equipaje de bodega, considerando el retirado en la puerta de embarque, el embarque de equipaje de la tripulación en bodega, embarque de equipaje no acompañado y el uso de manifiestos de equipaje.
(g) Procedimientos para la validación y autorización del equipaje de bodega, considerando la designación de un funcionario responsable, habiendo determinado previamente que cada bulto o equipaje de bodega fue sometido a los controles de seguridad pertinentes y está autorizado para ser transportado en ese vuelo, por medio de la aceptación por escrito o en formato electrónico de la declaración de equipaje de bodega antes de la maniobra de empuje.
(h) Procedimientos para el retiro y embarque del equipaje, incluido el equipaje de puerta.
(i) Procedimientos para el retiro de equipajes de bodega de pasajeros no embarcados.

3.5.7 Equipaje extraviado

(a) Procedimientos para salvaguardar el equipaje extraviado.
(b) Procedimientos para salvaguardar el equipaje no identificado.
(c) Procedimientos para salvaguardar el equipaje no reclamado.

3.6 EQUIPOS DE INSPECCION DEL EQUIPAJE DE BODEGA
La entidad deberá detallar los equipos de seguridad para la inspección de equipajes de bodega que cuenta y que están acreditados ante la DGAC, teniendo en cuenta lo siguiente:

(a) Cantidad, marca, modelo y potencia del tubo.
(b) Empresa que presta el servicio (indicar cuando sean servicios propios y/o subcontratados).
(c) Historial dosimétrico (nombrando la empresa que realiza la medición).
(d) Autorización de la autoridad sanitaria y fecha de vencimiento de ésta.
(e) Programa de mantención de los equipos.
(f) Programa de pruebas de los equipos (diarias, semanales y mensuales, indicando además la empresa que lo realiza).
(g) Dispositivos de verificación para el funcionamiento de las máquinas de rayos X (step wedge).
(h) Identificación de las pruebas de mantenimiento y rendimiento, incluidos registros de pruebas y de mantenimiento de los equipos de inspección de seguridad utilizados en la inspección de equipajes de bodega.
(i) Certificación DGAC: (adjuntar resolución de autorización del punto de inspección, cuando corresponda al Rubro).

3.7 SEGURIDAD DE LA CARGA, CORREO, COURIER Y SUMINISTROS
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación, se deberá considerar:

3.7.1 Medidas de seguridad para la carga, correo, courier y suministros

(a) Descripción de los procesos de aceptación, manipulación y transporte de la carga, correo, courier y suministros.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(b) Medidas de seguridad y protección de la carga, correo, courier y suministro desde las bodegas de almacenamiento, traslado hacia la aeronave, zona de espera junto a la aeronave y carga en las bodegas de la aeronave y viceversa.
(c) Medidas de control para el transporte de valores, con la finalidad de evitar estar desatendida o no protegida en cualquier punto de la plataforma.
(d) Medidas de seguridad para la carga de alto valor.
(e) Medidas de seguridad y control del transporte de animales vivos.
(f) Medidas de seguridad de la carga sobredimensionada que no pueda ser inspeccionada.
(g) Medidas de seguridad de la carga exenta de inspección acorde al PNSCA.
(h) Medidas de seguridad de la carga de alto riesgo.
(i) Medidas de seguridad de la carga de acuerdo a los estados de alerta.
(j) Recepción y entrega de valijas diplomáticas o mensajería de gobierno, cuando el funcionario de la misión diplomática no se encuentra portándola y sea tratada como carga.
(k) Medidas de seguridad y protección de suministros, repuestos y material del explotador aéreo COMAT y COMAIL.
(l) Procedimiento, cuando la carga aérea, como también provisiones, los suministros y piezas de repuestos (COMAT-COMAIL), se encuentren sin protección antes de ser embarcada en la aeronave.
(m) Notificar a la DGAC toda información confidencial e indicar medidas de resguardo y de acceso restringido a la información que afecte la seguridad de la carga y correo.

3.7.2 Tratamiento de la carga proveniente de agentes acreditados

(a) Declarar cuando opere con agentes de carga acreditados ante la DGAC.
(b) Detallar el proceso de aceptación y verificación de los controles de seguridad realizados por el agente acreditado (Declaración de Seguridad del Envío).
(c) Controles de seguridad, comprendida la inspección de la carga transportada en aeronaves comerciales.
(d) Identificación de la carga inspeccionada (sello carga conocida).
(e) Declarar las medidas de seguridad adicionales del explotador, según el estado de alerta aeroportuario.
(f) Procesos de validación de la carga por la DGAC.
(g) Proceso de aseguramiento de la cadena de custodia hasta ser cargada a bordo de la aeronave.
(h) Procedimiento para la entrega de la declaración de seguridad de los envíos.

3.7.3 Tratamiento de la carga proveniente de agentes no acreditados

(a) Declarar cuando opere con agentes de carga no acreditados ante la DGAC.
(b) Detallar el proceso de aceptación, manipulación, transporte y verificación documental (inspeccionada en un 100%).
(c) Identificación de la carga inspeccionada (sello carga conocida).
(d) Proceso de validación de la carga por la DGAC.
(e) Proceso de aseguramiento de la cadena de custodia hasta ser cargada a bordo de la aeronave.

3.7.4 Tratamiento de las mercancías peligrosas

(a) Cumplimiento de las Procedimiento establecidas en el DAR 18 y PNSCA.
(b) Procedimiento de notificación al piloto de la aeronave, de las mercancías peligrosas que transporte como carga.
(c) Procedimiento para notificar a la DGAC, a través de su plataforma web, el transporte de mercancías peligrosas.

3.7.5 Carga en tránsito y/o transbordo
(Detallar cumplimiento de las Procedimiento establecidas en el PNSCA).

3.7.6 Tratamiento de la carga, correo o courier de alto riesgo.

(a) Procedimiento para la inspección de la carga según PNSCA.
(b) Procedimiento para el almacenamiento.
(c) Procedimiento para la carga o el correo cuando muestra anomalías que dan lugar a sospechas.
(d) Consideraciones para la carga y correo establecidas por los niveles de alerta.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

3.7.7 Medidas de seguridad de las instalaciones donde se acepta e inspecciona la carga:

(a) Control de acceso a las instalaciones y almacenes, incluyendo medidas de seguridad.
(b) La segregación de la carga conocida de aquella no conocida;
(c) La inspección y controles de seguridad para el personal con acceso directo a la carga y el correo inspeccionado;
(d) Medidas a ser adoptadas en caso de que se encuentre carga y/o correo sin vigilancia después de ser inspeccionado o que la integridad de éste haya sido comprometida (ej. la reinspección antes de ser embarcado a bordo de la aeronave).

3.7.8 Procedimiento de validación del expedidor reconocido, y transportista cuando corresponda.

(a) Criterios de validación.
(b) Controles e inspecciones de seguridad.
(c) Aceptación de embarques.
(d) Transporte de los embarques.
(e) Mecanismos de control de calidad.
(f) Proceso de revalidación.

3.7.9 Transporte como carga de cadáveres o restos humanos
Detallar cumplimiento de las Procedimiento establecidas en el PNSCA requisito 7.19.

3.8 EQUIPOS DE INSPECCION DE CARGA, CORREO Y COURIER
La entidad deberá detallar los equipos de seguridad para la inspección de la carga, correo y/o courier que cuenta, teniendo en consideración que estos equipamientos deben estar acreditados ante la DGAC, lo que incluye:

(a) Cantidad, marca, modelo y potencia del tubo.
(b) Empresa que presta el servicio (indicar cuando sean servicios propios y/o subcontratados).
(c) Descripción y capacitación del personal que opera los equipos.
(d) Nombrar la empresa que realiza la medición del historial dosimétrico.
(e) Autorización de la autoridad sanitaria y fecha de vencimiento.
(f) Programa de mantención.
(g) Programa de pruebas de los equipos (diarias, semanales y mensuales, indicando además la empresa que lo realiza).
(h) Dispositivos de verificación para el funcionamiento de las máquinas de rayos X (elemento de prueba).
(i) Identificación de las pruebas de mantenimiento y rendimiento, incluidos registros de pruebas y de mantenimiento de los equipos de inspección de seguridad utilizados en la inspección de la carga y el correo.
(j) Certificación DGAC: (adjuntar resolución de autorización del punto de inspección, cuando corresponda al Rubro).

3.9 APROVISIONAMIENTO DE A BORDO
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación y se deberá considerar:

(a) La designación e instrucción de un coordinador de seguridad;
(b) La seguridad física, tecnológica y de control de acceso para las instalaciones de suministros de a bordo;
(c) Verificación de antecedentes del personal (La norma DAN 17 03 sobre credenciales aeroportuarias y el capítulo 4 del PNSAC);
(d) Instrucción de todo el personal (El PNISAC y la norma DAN 17 02 establece los criterios de instrucción de las personas);
(e) Recepción y manipulación de artículos (Se deberán incluir los criterios de seguridad para la recepción de suministros y artículos utilizados en las instalaciones de las empresas para la preparación del servicio, con el objeto de evitar intromisión de artículos destinados a cometer un ilícito, se debe considerar además el mantenimiento de proveedores reconocidos);
(f) Preparación y almacenaje de los artículos para el suministro de a bordo (se deberán incluir los criterios de seguridad para la preparación y almacenaje de suministros y artículos utilizados en las instalaciones de las empresas, se deberán realizar separación de las zonas contra el acceso no autorizado, con precintos, seguros o mecanismos de vigilancia contra intrusos, u otros propuestos por la entidad);



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(g) Inspección física de los envíos de aprovisionamiento de a bordo y el sellado (se debe realizar inspección física de los envíos de aprovisionamiento y los sellos por parte de personal autorizado que valide los controles de seguridad);
(h) Mecanismo para proteger los vehículos de aprovisionamiento de interferencias no autorizadas;
(i) Control de inventario y procedimientos de verificación de sellos (Tener en cuenta lo establecido en el párrafo 5.10.4, además de contar con un control exhaustivo de los sellos utilizados en las operaciones, identificando personas responsables y cadena de custodia);
(j) Protocolos de sellado de vehículos para los carros y/o vehículos de aprovisionamiento de a bordo (Se debe establecer un procedimiento para el sellado del vehículo, mecanismos de supervisión e incluir los controles de la DGAC);
(k) Mantenimiento de registros de los números de sello utilizados y manifiestos que incluyan los números de sello;
(l) Transporte y entrega a la aeronave (El procedimiento incluirá los controles de salida de la instalación, los controles DGAC y los controles del explotador de aeronaves);
(m) Recepción de artículos por parte del operador de aeronave (Estos procedimientos podrán variar de un explotador de aeronaves a otro, de existir procedimientos particulares de empresas se deben considerar);
(n) Procedimientos para el tratamiento de suministros y artículos que han sido manipulados indebidamente; y
(o) Notificación a la DGAC en caso de contingencias relacionadas con los procedimientos de seguridad.

3.10 PROVISIONES, SUMINISTROS Y OTROS ARTÍCULOS PARA SERVICIOS EN VUELO
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación, se deberá considerar:

3.10.1 Suministros del vuelo

(a) Identificar las operaciones de abastecimiento para el vuelo y sus responsables.
(b) Identificación de las provisiones y artículos de los servicios de vuelo.
(c) Procedimiento para el abastecimiento de provisiones y artículos para servicios en vuelo.
(d) Procedimiento para la tripulación de cabina para recibir artículos de abastecimiento.
(e) Procedimiento de seguridad para las instalaciones de abastecimiento ubicadas dentro del aeródromo.
(f) Procedimiento de seguridad para las instalaciones de abastecimiento ubicadas fuera del aeródromo.
(g) Procedimiento para el control de vehículos de las operaciones de abastecimiento.

3.10.2 Suministros Internos

(a) Identificar los artículos de oficina que se consideran suministro interno y definir las medidas de seguridad.
(b) Establecer las condiciones de embarque (manipulación, declaración, almacenaje, entre otros) cuando estos suministros son trasladados de un aeródromo a otro.

3.11 OPERACIONES DE LIMPIEZA DE AERONAVES
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación, se deberá considerar:

(a) Verificación de antecedentes del personal (La norma DAN 17 03 sobre credenciales aeroportuarias y el capítulo 4 del PNSAC);
(b) Procedimiento para el control de ingreso a la aeronave;
(c) Procedimiento para la recepción y manipulación de mercancías;
(d) Procedimiento ante la detección de elementos sospechosos;
(e) Preparación y almacenaje de artículos de abastecimiento;
(f) Verificación de vehículos y equipos de apoyo;
(g) Procedimiento para manipulación de artículos para los servicios en vuelo y provisiones que han sido objeto de manipulación indebida.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

3.12 SEGURIDAD DE SUS INSTALACIONES
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación, se deberá considerar:

3.12.1 Control de acceso a sus instalaciones

(a) Describir los controles que se aplicarán para ingresar a las dependencias de la entidad.
(b) Tramitación de permisos y control de la circulación de personas dentro de las dependencias de la entidad.

3.12.2 Control de acceso a la parte aeronáutica
Describir los controles de seguridad que se apliquen a las personas que ingresan a la parte aeronáutica a través de sus instalaciones, describiendo los procedimientos de revisión de personas y vehículos (identificando personal de seguridad y equipamiento utilizado).

3.12.3 Cámaras de Vigilancia

(a) Declarar si la instalación cuenta con CCTV.
(b) Describir el sistema de grabación y reproducción, si la instalación cuenta con CCTV.
(c) Declarar si la instalación cuenta con otros medios tecnológicos de vigilancia.

3.12.4 Seguridad Física
Describir los medios de seguridad física con que cuenta la dependencia.

3.12.5 Procedimiento de coordinación con la DGAC y las policías.

(a) Describir responsables de comunicar a la DGAC y policías.
(b) Mecanismo oficial para reportar a la DGAC toda novedad detectada en sus instalaciones.

3.13 SEGURIDAD DE LAS ÁREAS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación, se deberá considerar:

3.13.1 Control de acceso a sus instalaciones

(a) Describir los controles que se aplicarán para ingresar a las dependencias de la empresa.
(b) Tramitación de permisos y control de la circulación de personas dentro de las dependencias de la empresa.

3.13.2 Control de acceso a la parte aeronáutica
Describir los controles de seguridad que se apliquen a las personas que ingresan a la parte aeronáutica a través de sus instalaciones, describiendo los procedimientos de revisión de personas y vehículos (identificando personal de seguridad y equipamiento utilizado).

3.13.3 Cámaras de Vigilancia

(a) Declarar si la instalación cuenta con CCTV.
(b) Describir el sistema de grabación y reproducción, si la instalación cuenta con CCTV.
(c) Declarar si la instalación cuenta con otros medios tecnológicos de vigilancia.

3.13.4 Seguridad Física
Describir los medios de seguridad física con que cuenta la dependencia.

3.13.5 Procedimiento de coordinación con la DGAC y las policías.

(a) Describir responsables de comunicar a la DGAC y policías.
(b) Mecanismo oficial para reportar a la DGAC toda novedad detectada en sus instalaciones.

3.14 SEGURIDAD DE LOS TERMINALES AÉREOS CONCESIONADOS
Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1, donde se debe describir la función, las responsabilidades, protocolo de comunicación, mecanismos de notificación, se deberá considerar:

3.14.1 Control de acceso a sus instalaciones

(a) Describir los controles que se aplicarán para ingresar a las terminales.
(b) Describir los controles que se aplicarán para ingresar a las dependencias de la empresa.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

3.14.2 Control de acceso a la parte aeronáutica
Describir los controles de seguridad que se apliquen a las personas que ingresan a la parte aeronáutica a través de sus instalaciones, describiendo los procedimientos de revisión de personas y vehículos (identificando personal de seguridad y equipamiento utilizado).

3.14.3 Control de seguridad en las áreas públicas
Describir los controles de seguridad que se aplican en las áreas públicas, donde incluye zonas de estacionamiento, zonas de espera y preembarque de pasajeros, zonas de presentación de los pasajeros, entre otras.

3.14.4 Separación de los pasajeros inspeccionados y no inspeccionados

(a) Descripción de la forma en que han de mantenerse separados los pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados, definiendo responsables.
(b) Procedimiento en caso de producirse mezclas de pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados.

3.14.5 Cámaras de Vigilancia

(a) Declarar si la instalación cuenta con CCTV.
(b) Describir el sistema de grabación y reproducción, si la instalación cuenta con CCTV.
(c) Declarar si la instalación cuenta con otros medios tecnológicos de vigilancia.

3.14.6 Seguridad Física

(a) Describir los medios de seguridad física de las terminales.
(b) Describir los medios de seguridad física que cuenta la dependencia.

3.14.7 Procedimiento de coordinación con la DGAC y las policías

(a) Describir responsables de comunicar a la DGAC y policías.
(b) Mecanismo oficial para reportar a la DGAC toda novedad detectada en sus instalaciones.

3.14.8 Sistema de acreditación a los subconcesionarios

(a) Tramitación de permisos y control de la circulación de personas en el terminal.
(b) Circulación de personas dentro de las dependencias de la empresa.
(c) Mecanismo para comunicar a la DGAC, el listado de las subconcesiones que operan en el terminal.

3.14.9 Difusión del Programa de Seguridad de la empresa y estados de alerta

(a) Mecanismo y responsable de la difusión de las partes pertinentes del PSE con las subconcesiones que operen en las áreas concesionadas bajo su administración.
(b) Mecanismo de difusión de las medidas de seguridad adicionales dispuestas por la Autoridad, cuando sea pertinente.

3.15 SEGURIDAD DEL PERSONAL

3.15.1 Contratación de personal

(a) Describir los procesos de reclutamiento y selección del personal que cumple funciones en la parte aeronáutica, sean dependientes o subcontratados.
(b) Describir los procedimientos generales para contratación de personal extranjero.
(c) Declarar la obligatoriedad de informar a la autoridad aeroportuaria casos donde el personal se involucre en robos o delitos que puedan constituir un riesgo para la seguridad de la aviación, de acuerdo con antecedentes que obren en poder de la entidad.

3.15.2 Verificación de antecedentes

(a) Describir los procesos de verificación de antecedentes de ciudadanos chilenos.
(b) Describir los procesos de verificación de antecedentes de personal extranjero.
(c) Describir los procesos de verificación de antecedentes de personal externo a la entidad y que debe realizar trabajos temporales.
(d) Describir los procesos de verificación de antecedentes de visitantes.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

3.15.3 Credenciales aeroportuarias

(a) Describir el proceso de otorgamiento de una credencial aeroportuaria para personal permanente.
(b) Describir el proceso de otorgamiento de una credencial aeroportuaria para personal temporal.
(c) Declarar procedimiento en caso de pérdidas de la credencial aeroportuaria.
(d) Declarar la obligatoriedad de remitir información de pérdidas y devolución de credenciales aeroportuarias a la autoridad aeroportuaria.
(e) Declarar la obligatoriedad de informar a la autoridad aeroportuaria de aquellos empleados desvinculados y remitir las credenciales aeroportuarias.
(f) Declarar procedimiento para la retención y/o recuperación de las credenciales aeroportuarias de aquellos empleados desvinculados.

3.16 MEDIDAS DE SEGURIDAD RELACIONADAS CON TRANSPORTE DE VALORES

(a) Procedimiento y coordinación con las subconcesiones que entregan o reciben valores.
(b) Medidas de seguridad cuando operen valores en las áreas de su responsabilidad en la Parte Pública.
(c) Medidas de seguridad cuando operen valores en las áreas de su responsabilidad en la Parte Aeronáutica.

3.17 NOTIFICACIÓN A LA DGAC CUALQUIER SITUACIÓN QUE AFECTE LA SEGURIDAD DE LA UNIDAD AEROPORTUARIA
Describir el mecanismo y responsable de notificar a la DGAC, cualquier situación que afecte la seguridad de la aviación y pública.

## CAPÍTULO 4
## PROGRAMA INTERNO DE CONTROL DE CALIDAD

4.1 CONTROL DE CALIDAD
La entidad deberá considerar una programación anual de actividades de control de calidad internas, para velar por el cumplimiento de las medidas de seguridad estipuladas en su Programa de Seguridad, con el debido registro documental, con el fin de ser evidenciados a la DGAC, sin perjuicio de las actividades de control de calidad que la autoridad aeronáutica considere o ejecute anualmente.

4.2 PRUEBAS DE SEGURIDAD
Con el fin de detectar fallas y/o deficiencias en el cumplimiento de las medidas previstas en el Programa de Seguridad, la entidad deberá establecer una programación anual de pruebas de seguridad, para velar por el cumplimiento de las medidas de seguridad estipuladas en su Programa de Seguridad, con el debido registro documental, con el fin de ser evidenciados a la DGAC, sin perjuicio de las pruebas de seguridad que la autoridad aeronáutica considere o ejecute anualmente. Las pruebas de seguridad que ejecute deberán ser coordinadas con la autoridad aeroportuaria.

4.3 EJERCICIOS DE SEGURIDAD
Con el fin de mantener la eficiencia del Plan de Contingencia de la entidad, que deberá establecer una programación anual de ejecución de ejercicios de seguridad. Las pruebas de seguridad que ejecute deberán ser coordinadas con la autoridad aeroportuaria.

4.4 CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN
El Programa de Seguridad establecerá las instrucciones proporcionadas a los participantes respecto a la confidencialidad del contenido de los documentos y de la información que se deriva de ellos, dejando evidencia de la entrega de la información y entrega de documentación pertinente.

4.5 ACTUALIZACIÓN Y ENMIENDAS
El Programa de Seguridad deberá declarar el proceso mediante el cual se realizarán las enmiendas del programa, teniendo en cuenta lo establecido en el punto 2.3.7 de esta disposición.

## CAPITULO 5
## DOCUMENTOS ADJUNTOS Y COMPLEMENTARIOS

5.1 DOCUMENTOS ADJUNTOS
Como anexos o apéndices del programa se deben incorporar aquellos documentos, que permitan aclarar aspectos específicos del contenido y mejorar su entendimiento, entre otros a considerar:

(a) Autorización y Directiva de Funcionamiento de la empresa prestadora de servicios en seguridad en recursos humanos contratada, (Estos documentos se presentarán cuando el servicio de seguridad sea provisto por una empresa externa);
(b) Autorización de servicios propios de seguridad, (Estos documentos se presentarán cuando el servicio de seguridad sea propio y esté autorizado por la DGAC);



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

(c) Organigrama de seguridad de la empresa;
(d) Plano y croquis detallado de instalaciones, áreas y sectores, zonas sensibles en la parte aeronáutica y pública;
(e) Fichas técnicas de las aeronaves, cuando corresponda; debiendo ser proporcionada además en archivo PDF, las que deberán incluir entre otras xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx.
(f) Listado de servicios que presta la entidad, detallando las entidades que se otorga estos servicios.

5.2 DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS
Adicionalmente la entidad deberá mantener registros documentales en sus dependencias de:

(a) Listado del Personal, sea dependiente o subcontratado, que cumple labores de seguridad;
(b) Listado del Personal, sea dependiente o subcontratado, que desarrolla labores de aseo, servicios de atención de pasajeros, servicio de grand handling, almacenaje e inspección de carga y correo, entre otros;
(c) Registros de verificación de seguridad de las aeronaves, cuando corresponda;
(d) Registros de inspección de seguridad de las aeronaves, cuando corresponda;
(e) Listado de credenciales aeroportuarias y pases de acceso vehicular vigentes y extraviados;
(f) Registros de capacitación del personal que cumple labores de seguridad dependiente o subcontratado;
(g) Registro de auditorías, inspecciones, pruebas y ejercicios de seguridad junto a sus planes de acción correctivas;
(h) Registro de control de acceso a todas sus instalaciones;
(i) Registro de antecedentes históricos de amenazas, actos de interferencia ilícita, accidentes e incidentes relacionados con seguridad de la aviación.

## CAPÍTULO 6
## APROBACIÓN Y VIGENCIA DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD
(La entidad deberá incorporar resolución aprobatoria del programa de seguridad)

## ADJUNTO 1 DEL APÉNDICE A
## ADJUNTO 2 DEL APÉNDICE A

## ADJUNTO 1
## MODELO STANDARD DE LISTA DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **FECHA** | | **MATRICULA AERONAVE** | | **ESTACIONAMIENTO** | |
| **N° VUELO** | | **ORIGEN DEL VUELO** | | **DESTINO VUELO** | |
| **HORA INICIO** | | **HORA TÉRMINO** | | **ESTADO DE ALERTA** | |

| **A. INTERIOR DE LA AERONAVE** *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | Marcar cuando la inspección esté realizada |
|---|---|
| **Considerando los siguientes aspectos:** asientos, incluyendo bolsas, cojines y por debajo de los asientos/compartimento para libro de vuelo y el manual de vuelo/compartimiento máscaras de oxígeno de la tripulación/todo el piso, comprendidas las partes de delante de los pedales del timón de dirección y por debajo de todos los asientos del puesto de pilotaje/techo, paredes laterales y posteriores/compartimento de chalecos salvavidas/guardarropa y lugar de depósito del equipaje de la tripulación/mesa y gaveta del puesto del tercer miembro de la tripulación/área que circunda los pedales de dirección o frenos/botiquín de primeros auxilios. | |
| **B. ENTRADA DELANTERA** *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes aspectos:** escalera, incluyendo la parte inferior/conexión de la escalera al fuselaje, así como el soporte en ese punto/compartimiento del tobogán de emergencia/asiento del auxiliar de a bordo, compartimiento de la balsa salvavidas y parte posterior del asiento/parabrisas delantero y espacio de almacenamiento, incluyendo compartimientos/compartimiento de máscaras de oxígeno/paredes y techo/compartimiento del extintor de incendios. | |
| **C. PASILLO HACIA EL PUESTO DE PILOTAJE** *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes aspectos:** paredes, techo y piso/guardarropa/estantería de equipaje — toda el área, sin el equipaje/compartimientos por encima de la estantería de equipaje y el guardarropa/depósito de agua potable y de vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe/área por encima y a lo largo de la pared lateral del espacio de almacenamiento, costado anterior del lavabo delantero. | |
| **D. COMPARTIMIENTO DELANTERO** *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes aspectos:** guardarropa y compartimiento de máscaras de oxígeno y chalecos salvavidas/asientos de los auxiliares de a bordo y pasajeros, y también por debajo de los asientos/literas de los pasajeros/literas de los pasajeros/compartimiento de chalecos salvavidas de la tripulación y los pasajeros/armario para equipo de oxígeno portátil/asientos, incluyendo bolsas y compartimiento de la máscara de oxígeno/mesa entre los sillones del salón posterior y sus compartimientos/compartimiento del tobogán de escape/armaritos para material de lectura. | |
| **E. COCINA DELANTERA** *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes aspectos:** retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos, si es que todavía no se ha hecho/abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador/inspeccionar los contenedores retirados de la cocina y del bar/compartimiento de máscaras de oxígeno (bar)/puerta de servicio de la cocina incluyendo el lugar para cintas magnetofónicas y el hueco de la bisagra/alojamiento del tobogán de escape/compartimientos encima de las puertas de servicio. | |
| **F. LAVABOS DELANTEROS** *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes aspectos:** Retirar materiales sucios y ya utilizados/retirar los recipientes debajo de los lavabos e inspeccionar el contenido y las áreas correspondientes y alrededor de cada lavabo/receptáculo para toallas y receptáculo para papel higiénico/inodoro, incluyendo asiento, tapa, recubrimiento, etc./espejo y compartimientos/ paredes, techo y piso/ puerta/ compartimiento de máscaras de oxígeno/ acceso al depósito de agua potable/depósito de aguas residuales. | |
| **G. CABINA PRINCIPAL** *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** asientos, incluyendo bolsas, compartimientos de máscaras de oxígeno, cojines y por debajo de los asientos/estantes de almohadas, mantas y pasamanos/piso — no retirar la alfombra, a menos que se sospeche la presencia de un objeto extraño/paredes laterales, incluyendo ventanillas y cortinas/mamparos y nichos en la base de los mismos, y compartimiento de máscaras de oxígeno/techo/nichos de las luces/compartimientos en el extremo posterior de cada pasamanos y detrás de los asientos posteriores de la cabina/compartimiento del equipo de camilla encima de la sombrerera/compartimiento del chaleco salvavidas de demostración/compartimientos para la soga de escape de emergencia/compartimiento de los toboganes de escape/puerta principal y hueco para la misma, con la puerta cerrada/estantes de revistas/compartimiento de las balsas salvavidas/bolsas de chalecos salvavidas/literas de pasajeros/armario para equipo de oxígeno/depósito de las anillas para sujetar la carga/receptáculos de material de lectura/botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado/equipos de servicio de oxígeno para los pasajeros — bajarlos e inspeccionarlos/gavetas de depósito de los cilindros de oxígeno y CO2 en los costados anteriores de las cocinas 1 y 3 y lavabos posteriores/cubiertas para la salida de emergencia sobre el ala/asiento del auxiliar de cabina en la puerta de entrada posterior/depósito de agua potable y vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe en el piso/luces portátiles para la evacuación de emergencia — retirarlas e inspeccionarlas. | |
| **H. COCINA CENTRAL Y BAR** *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos, si es que todavía no se ha hecho/abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador/inspeccionar todos los contenedores retirados de la aeronave/paredes, techo y piso/estantes para cristalería en el mamparo anterior del bar/botiquín de primeros auxilios en el compartimiento de la parte posterior de la unidad posterior — sólo si no está precintado/compartimiento situado encima de la puerta de servicio/puerta de servicio y su hueco/compartimientos de los toboganes de escape/asientos de los auxiliares de a bordo en el pasillo de la cocina núm. 2/compartimiento de máscaras de oxígeno en el techo/luces portátiles de evacuación de emergencia — retirarlas e inspeccionarlas. | |
| **I. ÁREA DE LA COCINA POSTERIOR Y BAR** *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** asiento de los auxiliares de a bordo/cocina — retirar todos los contenedores/abrir e inspeccionar todos los compartimientos/paredes, techo y piso/compartimientos en el mamparo anterior/inspeccionar los contenedores retirados de la aeronave/armario del correo diplomático/nicho de la bisagra de la puerta de servicio de la cocina/compartimientos de los toboganes de escape en cada puerta/huecos de las bisagras de la puerta de entrada posterior/compartimientos de las balsas salvavidas/compartimientos de los cilindros de oxígeno en el techo. | |



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

| | |
|---|---|
| **J. LAVABOS TRASEROS**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** retirar materiales sucios y ya utilizados que ya no se hubieran retirado/retirar recipientes debajo de los lavabos e inspeccionar los lavabos y áreas vecinas/receptáculo para toallas/receptáculo para papel higiénico/inodoro incluyendo asiento, tapa, recubrimiento, etc./espejo y compartimientos/paredes, techo y piso/puerta/compartimiento de máscaras de oxígeno/acceso al depósito de agua potable/depósito de aguas residuales. | |
| **K. GUARDARROPAS TRASEROS**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** retirar la ropa y el equipaje de mano e inspeccionar toda el área/catres y cunas para niños/compartimiento de máscaras de oxígeno/botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado/compartimiento de chalecos salvavidas. | |
| **L. EXTERIOR DE LA AERONAVE – FUSELAJE**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Deberían inspeccionarse las áreas detrás y/o en las puertas y aberturas que se señalan a continuación**: panel del conector neumático a tierra/tomas de aire del compresor de cabina; paneles de acceso al compresor de cabina, y salidas de aire/puerta de la antena del sistema de navegación Doppler/paneles de acceso a los mandos del termointercambiador y aletas de guía de salida/salida de aire del equipo de radio/nicho de la luz anticolisión con la luz desmontada/armario de seguridad y su contenido/linternas, también verificar las pilas/precintos de los botiquines de primeros auxilios y de los paneles de las balsas salvavidas, para comprobar si están en debidas condiciones/puerta del compartimiento de accesorios/puertas del colector de combustible de los depósitos auxiliares/válvulas de seguridad y válvula reguladora de la presión de cabina/panel posterior de servicio de aguas residuales y paneles posteriores de servicio del sistema de desperdicios/puerta de acceso al mecanismo estabilizador/puerta de acceso al cono de cola/paneles posterior y anterior de servicio de agua potable/puertas de carga posteriores y delanteras/puerta para el conector de aire acondicionado de tierra/puerta de fusibles y receptáculo de la toma de energía externa). | |
| **M. COMPARTIMIENTO DEL COMPRESOR DE CABINA**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** Todo el compartimiento, especialmente el área con huecos y cavidades | |
| **N. COMPARTIMIENTO DE ACCESORIOS**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** Todo el compartimiento, así como todas las instalaciones | |
| **O. COMPARTIMIENTO DE CARGA**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** compartimiento de carga delantero, especialmente el área por debajo del panel de cierre a presión abisagrado de la puerta de carga/ compartimiento del depósito de aguas residuales/cajas de herramientas de a bordo/ compartimiento posterior de carga, especialmente el área de las juntas abisagradas de la puerta de carga/ zona inmediatamente por detrás del compartimiento posterior de carga). | |
| **P. CAVIDADES DE ALOJAMIENTO DE LAS RUEDAS DEL TREN DE ATERRIZAJE**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** alojamiento de la rueda de proa — área posterior de los accesos y paneles con cierre a cremallera/todos los huecos donde van alojadas las ruedas principales, más la zona de los encastres de las alas/ tren de aterrizaje y ruedas, incluyendo neumáticos, llantas, frenos y partes tales como montantes, riostras, vigas, brazos, actuadores, bastidores y bogies. | |
| **Q. ALAS**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes:** secciones de flaps de borde de salida/cubiertas de cierre a presión, de acceso a la tubería de alimentación cruzada a los extinguidores de incendios/ adaptadores para el reabastecimiento de combustible a presión/respiraderos de los depósitos de combustible. | |
| **R. MOTORES Y SUS SOPORTES**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | |
| **Considerando los siguientes**: toma y salida de aire de los motores y conducto de la soplante/aleta de la toma de aire del termointercambiador neumático y del aceite del motor/ cubierta de reabastecimiento de aceite del motor y puerta de salida de aire del termointercambiador del motor/ cubierta de reabastecimiento de aceite del mando de velocidad constante/ abrir las puertas del capó del motor y los álabes deflectores de la soplante – debe inspeccionarse toda la instalación del motor y todas las aberturas en las puertas del capó y soportes del motor. | |

| **I. Comprueba Listado de Verificación Completo** | | | |
|---|---|---|---|
| ***Nombre completo*** | ***Rut*** | ***N° TICA*** | ***Firma*** |
| | | | |

| **II. Notificación al comandante de la aeronave, al finalizar la verificación** *(marcar con X)* | | | |
|---|---|---|---|
| | **Verbal** | | **Escrita** |

| **III. Comandante de la Aeronave** | | | |
|---|---|---|---|
| ***Nombre completo*** | ***Rut*** | ***N° Licencia*** | ***Firma*** |
| | | | |

# ADJUNTO 2
# MODELO STANDARD DE LISTA DE VERIFICACIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **FECHA** | | **MATRICULA AERONAVE** | | **ESTACIONAMIENTO** | |
| **N° VUELO** | | **ORIGEN DEL VUELO** | | **DESTINO VUELO** | |
| **HORA INICIO** | | **HORA TÉRMINO** | | **ESTADO DE ALERTA** | |

| **I. CABINA DE PASAJEROS:**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | | | |
|---|---|---|---|
| Compartimentos Superiores | | Compartimiento de extintor de fuego | |
| Bolsas de Asientos | | Área de almacenamiento del equipo de video de los sobrecargos | |
| Respaldos y Mesas | | Área de almacenamiento en los asientos de tripulantes | |
| Equipo multimedia en el asiento y área de almacenamiento | | Sellos de porta chaleco salvavidas | |
| Bajo todos los Asientos y cojines | | Botiquín de primeros auxilios *(verificar sello, inspeccionar botiquín si el sello está roto)* | |
| Armario para abrigos | | Área de descanso para la tripulación | |
| Compartimiento de almacenamiento | | Paneles en el área de descanso para tripulación (asegurarse que los tornillos de seguridad estén en su lugar, donde aplique) | |
| Área de almacenamiento de revistas | | Respiraderos de piso *(busque por evidencias de manipulación)* | |
| Compartimiento de botellas de oxígenos | | Paneles de techo *(busque por evidencias de manipulación)* | |
| **II. BAÑOS:**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | | | |
| Compartimento bajo el fregadero | | Dispensador de vasos | |
| Gabinetes de almacenamiento | | Paneles de techo *(verifique sellos, si están rotos inspeccione)* | |
| Compartimiento de basura | | Cubierta lavabos *(verifique sellos, si están rotos inspeccione)* | |
| **III. COCINAS:**<br>*(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión)* | | | |
| Compartimiento de basura | | Gabinetes de almacenaje | |
| Horno | | Gavetas | |
| Unidades de enfriamiento | | | |



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

| IV. EXTERIOR: *(Escriba nombre completo del funcionario responsable de esta etapa de revisión).* Todos los compartimentos accesibles desde el nivel del suelo, que no requieran del uso de herramientas para abrir, incluyendo, pero no limitados a: | | | |
|---|---|---|---|
| Compartimiento de carga | | Panel de servicio para agua potable | |
| Panel de motor de arranque | | Panel de servicio para planta eléctrica auxiliar | |
| Neumático | | Escaleras ventrales | |
| Panel de aire acondicionado | | Panel de escaleras ventrales | |
| Panel de servicio de aguas servidas | | | |

| V. Comprueba Listado de Verificación Completo | | | |
|---|---|---|---|
| *Nombre completo* | *Rut* | *N° TICA* | *Firma* |
| | | | |

| VI. Notificación al comandante de la aeronave, al finalizar la verificación *(marcar con X)* | | | |
|---|---|---|---|
| | Verbal | | Escrita |

| VII. Comandante de la Aeronave | | | |
|---|---|---|---|
| *Nombre completo* | *Rut* | *N° Licencia* | *Firma* |
| | | | |

## APÉNDICE B
## "ELABORACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA"

Estructura del Plan de Contingencias

Las entidades indicadas en el Capítulo 13 del PNSAC, deberán, según corresponda, incorporar el contenido o procedimiento que se señalan a continuación, según el rubro de sus actividades, conforme al formato y estructura establecida en el modelo general del Plan de Contingencias.

| CAPÍTULO/ PROCEDIMIENTO \ ENTIDAD | Explotadores de terminales de pasajeros o | Explotadores de transporte aéreo comercial. | Empresas de servicios que operan en los aeródromos. | Bases Fijas de Mantenimiento FBO (Operador de Base Fija o Fixed Base | Clubes aéreos u otros similares de aviación general con o sin fines de lucro. |
|---|---|---|---|---|---|
| Cap. 1 Propósito | X | X | X | X | X |
| Cap. 2 Antecedentes reglamentarios | X | X | X | X | X |
| Cap. 3 Organizaciones internas participantes | X | X | X | X | X |
| Cap. 4 Comunicación y Coordinación | X | X | X | X | X |
| Cap. 5 Niveles de notificación ante el incremento de la amenaza | X | X | X | X | X |
| Cap. 6 Notificación de situaciones que afectan la seguridad de la aviación | X | X | X | X | X |
| Cap. 7 Ejercicios del Plan | X | X | X | X | X |
| Cap. 8 Documentos de Seguridad | X | X | X | X | X |
| Cap. 9 Confidencialidad y divulgación | X | X | X | X | X |
| Cap. 10 Procedimientos contra actos de interferencia ilícita y situaciones de contingencias: | X | X | X | X | X |
| PRO N° 1 Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo. | S/R | X | S/R | X | S/R |
| PRO N° 2 Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra. | S/R | X | S/R | X | S/R |
| PRO N° 3 Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos. | X | X | X | X | X |
| PRO N° 4 Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica. | X | X | X | X | S/R |
| PRO N° 5 Introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales. | X | X | X | X | S/R |



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| PRO N° 6 Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeródromo o en el recinto de una instalación de aviación civil. | X | X | X | X | X |
| PRO N° 7 Amenaza de bomba en instalaciones o aeronave. | X | X | X | X | X |
| PRO N° 8 Descubrimiento de artículos sospechosos o prohibidos en instalaciones o aeronaves. | X | X | X | X | X |
| PRO N° 9 Robos o Hurtos en instalaciones de la empresa. | X | X | X | X | X |
| PRO N° 10 Atención de vuelos o aeronaves de alto riesgo. | S/R | X | S/R | X | S/R |
| PRO N° 11 Incidentes graves con mercancías peligrosas ocurridos en sus dependencias, aeronaves o procesos. | X | X | S/R | X | S/R |
| PRO N° 12 Accidentes de personas o vehículos con resultados de lesiones graves o muerte en la parte aeronáutica. | X | X | S/R | X | S/R |
| PRO N° 13 Actuación frente a fallas en los equipos de inspección utilizados en seguridad. | S/R | S/R | S/R | S/R | S/R |
| PRO N° 14 Actuación para el control de manifestaciones y aglomeraciones que alteren sus operaciones en la parte publica, parte aeronáutica y zona de seguridad restringida. | X | X | S/R | X | NO |
| Cap. 11 Aprobación y vigencia del Plan | X | X | X | X | X |

Nomenclatura:

X: Procedimientos que debe considerar en su Plan.
NO: Procedimientos que NO debe considerar en su Plan.
SR: Se deberán considerar los procedimientos que correspondan según el rubro que realizan.

MODELO GENERAL DEL PLAN DE CONTINGENCIA
(Indicar identificación de la empresa a quien corresponde el Plan)
(Identificación del rubro de la empresa)
Incluir un cuadro para el registro de la enmienda. Incluir índice del plan de contingencia

Capítulo 1.- Propósito
(Declaración del objetivo general que la entidad espera cumplir a través de la formulación del Plan de Contingencia).

Capítulo 2.- Antecedentes
(Especifique los documentos normativos nacionales relacionados y que dan origen a la formulación del Plan de Contingencia).

Capítulo 3.- Organización internas participantes
(Especifique los organismos internos involucrados en el Plan, funciones y responsabilidades. Nombrar a los responsables de la toma de decisiones, quienes, además, deberán participar en los ejercicios de seguridad. Sus medios de contacto: nombre, cargo, email y teléfonos, deben ser concordantes con lo declarado en el programa de seguridad).

Capítulo 4.- Comunicación y Coordinación
(Especifique los medios y sistemas de comunicación y coordinación disponible)
Gestión de Medios de información, establecer protocolos de actuación para tratar con los medios de comunicación, de no contar con dicho documento se seguirán las instrucciones emanadas por departamento comunicacional DGAC, de igual manera como lo especifica el PNSAC la autoridad aeroportuaria será el vocero oficial en materias de seguridad aeroportuaria.

Capítulo 5.- Notificación ante el incremento de la amenaza
(Señalar el o los responsables de transmitir a nivel interno, el aumento de los niveles de amenaza, y las medidas dispuestas por la DGAC; además de señalar los mecanismos de difusión para la activación y desactivación de la misma).

Capítulo 6.- Notificación de situaciones que afectan la seguridad de la aviación
(Especifique la organización responsable de notificar a la DGAC ante situaciones que afecten la seguridad de la aviación, describir los tiempos de entrega de esta información y la forma en que se transmitirá).



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

Capítulo 7.- Ejercicios del Plan

(Especifique los tipos de simulacros o ejercicios que ejecutará para mantener la eficiencia del plan, los periodos de ejecución, mantenimiento de registro, registros a utilizar, evaluaciones y planes de acción para la mejora).

TEXTO SUGERIDO:

(NOMBRE DE LA EMPRESA) ejecutará una vez al año un ejercicio del plan de contingencia en coordinación con la autoridad aeroportuaria, para mantener la eficiencia del plan, manteniendo un registro documental y planes de acción correctiva para la mejora continua de nuestros procesos.

Los ejercicios del plan y sus posteriores acciones serán acorde al programa interno de control de calidad de nuestra entidad debidamente validado y aprobado por la DGAC.

Capítulo 8.- Documentación de Seguridad

(Especifique los documentos adicionales de seguridad que forman parte de este Plan, ejemplo: fichas técnicas de aeronaves que consideren un diagrama que incluyan los lugares donde tienen acceso los pasajeros (baños, cabina, puertas de acceso y emergencia entre otras, así como también las que no tienen acceso los pasajeros, tales como (motores, tren de aterrizaje, bodegas de carga y equipajes).

Capítulo 9.- Confidencialidad y divulgación

(Especifique nivel de reserva del plan, cantidad de ejemplares y su distribución).

Capítulo 10.- Procedimientos contra actos de Interferencia ilícita:

Los procedimientos que se indican deben cumplir con los contenidos mínimos definidos en el cuadro N° 1

Cuadro N° 1
"Contenidos Mínimos de cada Procedimiento"

a) Identificación del procedimiento: Ejemplo, apoderamiento ilícito de aeronaves.
b) Organizaciones Internas Involucradas: Ejemplo, Piloto de la Aeronave (incluir los responsables de proteger la aeronave, si todavía está en tierra).
c) Protocolos de Acción: El explotador aéreo trasladará al sitio de estacionamiento de seguridad (SES) o donde la Autoridad Aeroportuaria indique a toda aeronave que se encuentre bajo amenaza.

Toda operación de una aeronave que se encuentre bajo amenaza será realizada bajo lineamientos que dictamine la autoridad aeroportuaria.

d) Notificación autoridad aeronáutica: Ejemplo, en el caso de una situación de contingencia deberá informar al XXXXX y a la DGAC al número XXXXX.
e) Mantenimiento de registros: Ejemplo, los registros documentales se mantendrán en poder del jefe o coordinador de seguridad por tres meses.

| | |
|---|---|
| Procedimiento N° 01 | Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo. |
| Procedimiento N° 02 | Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra. |
| Procedimiento N° 03 | Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos. |
| Procedimiento N° 04 | Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica. |
| Procedimiento N° 05 | Introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales. |
| Procedimiento N° 06 | Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeródromo o en el recinto de una instalación de aviación civil. |
| Procedimiento N° 07 | Amenaza de bomba en instalaciones de la empresa de servicios y organismos públicos. |
| Procedimiento N° 08 | Descubrimiento de artículos sospechosos o prohibidos en instalaciones. |
| Procedimiento N° 09 | Robos o Hurtos en instalaciones de la empresa. |
| Procedimiento N° 10 | Atención de vuelos o aeronaves de alto riesgo. |
| Procedimiento N° 11 | Incidentes graves con mercancías peligrosas ocurridos en sus dependencias, aeronaves o procesos. |
| Procedimiento N° 12 | Accidentes de personas o vehículos con resultados de lesiones graves o muerte en la parte aeronáutica. |
| Procedimiento N° 13 | Actuación frente a fallas en los equipos de inspección utilizados en seguridad. |
| Procedimiento N° 14 | Actuación para el control de manifestaciones y aglomeraciones que alteren sus operaciones en la parte pública, parte aeronáutica y zona de seguridad restringida. |



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl

Capítulo 11.- Aprobación y vigencia del Plan
(Cuadro de aprobación, vigencia y difusión).

Modelo Cartilla Operacional

| |
|---|
| CARTILLA OPERACIONAL N° |
| PROCEDIMIENTO N° |

1.- Identificación:
(Especifique procedimiento del que se deriva la cartilla)

2.- Responsables:
(Señale la dependencia, cargo o persona que debe ejecutar la persona asignada)

3.- Situación:
(Señale el acto de interferencia ilícita para el cual ha sido diseñada la cartilla)

4.- Actuación:
(Especifique las tareas asignadas o que debe ejecutar el responsable)

5.- Mando y Coordinación:
(Especifique el responsable del mando y coordinación de las acciones)

6.- Desactivación:
(Señale el responsable del término del procedimiento y cómo se desactivará el procedimiento una vez superada la contingencia, y quién notificará a los organismos participantes en terreno).

| |
|---|
| Las tareas asignadas deben comprender sólo aquellas de responsabilidad exclusiva de la empresa privada que le asiste aplicarla sobre el terreno, y los textos para estas tareas deberán ser escritos de forma clara y concreta, sin demasiados detalles, que permitan al lector facilitar su lectura y comprensión y, la aplicación de la misma. |

2) Derógase la resolución exenta N° 782, de 2019, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Sexta Edición del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

Anótese, comuníquese y publíquese.- Carlos Madina Díaz, General de Aviación, Director General.



Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diariooficial.cl