

1° de julio de 2003

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

DECRETO 267/2003

VISTO: la gestión promovida por el Comando General de la Fuerza Aérea tendiente a la aprobación de un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

RESULTANDO: que la seguridad, regularidad y eficiencia de la Aviación Civil Internacional y de sus instalaciones y servicios resultan permanentemente amenazadas por una amplia variedad de actos criminales, circunstancias a las que no es ajena la República Oriental del Uruguay.

CONSIDERANDO: I) que la adecuada protección tanto de los valiosos bienes y vidas humanas involucrados, como el cumplimiento de las obligaciones internacionales asumidas por el país como signatario de los Convenios sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, sobre las Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio), para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves (La Haya) y para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil (Montreal), imponen la necesidad de establecer un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

II) que resulta imprescindible ante una amenaza o acto de interferencia ilícita sobre una aeronave o instalaciones en tierra brindar una respuesta segura e inmediata siendo imperioso para ello, contar con un mando único y centralizado y una adecuada coordinación entre las distintas autoridades nacionales, y dependencias involucradas, como así también con los agentes privados interesados.

III) que a tales efectos, corresponde designar a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, autoridad de seguridad competente ante la O.A.C.I, y crear un Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, con el cometido básico de asesorar a la misma.

ATENTO: a lo establecido por los Decretos-Leyes 14.436 de 30 de setiembre de 1975, 14.747 de 28 de diciembre de 1977, 14.305 de 29 de noviembre (Código Aeronáutico) y demás normas concordantes,

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO. 1ro.- Créase el Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC), que tendrá por cometidos:

- a) asesorar a la Autoridad de seguridad competente respecto a las medidas AVSEC necesarias para hacer frente a las amenazas a la aviación civil, sus instalaciones y servicios;
- b) mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificarlas, en función de nueva información sobre las amenazas, la evolución tecnológica, las técnicas AVSEC y otros factores;
- c) asegurar la coordinación de las medidas AVSEC entre organismos y entidades responsables de la aplicación de partes del programa nacional, con sujeción a la forma y extensión de las amenazas;
- d) fomentar la consideración de los aspectos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos o la ampliación de las instalaciones existentes.
- e) recomendar a la Autoridad de seguridad competente, la aprobación de nuevas normas y coordinar la aplicación de cambios en los criterios nacionales en materia AVSEC.
- f) examinar las recomendaciones formuladas por los comités AVSEC de aeropuerto.
- g) aprobar su propio Reglamento de funcionamiento.

El presidente convocará las reuniones cuando sea necesario, pero se reunirán por lo menos dos veces al año. Se conservarán actas de las reuniones, y una vez aprobadas por los miembros se transmitirán a las autoridades interesadas.

ARTÍCULO 2do. - El Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (AVSEC) estará integrado en calidad de miembros permanentes, por:

- a) El Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que lo presidirá en su calidad de Autoridad de Seguridad Competente;
- b) el Director de aeropuertos de la D.G.I.A;
- c) representante de la D.G.A.C;
- d) el Presidente del Comité Nacional de Facilitación,
- e) representante del Ministerio del Interior.
- f) representante de la Dirección Nacional de Inteligencia del Estado (DI.NAC.I.E);
- g) representante del Comando General de Fuerza Aérea;
- h) representante de las Compañías Aéreas;

Este Comité Nacional podrá integrar a las reuniones otras personas o funcionarios de otros Organismos, a fin de asegurarse que durante las deliberaciones se dispone de expertos con experiencia técnica apropiada.

Asimismo, estará integrado por un representante de la Dirección Nacional de Aduanas en calidad de miembro eventual, el que será convocado en oportunidad de tratarse temas vinculados a su competencia.

ARTÍCULO 3ro.- Apruébase el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que se transcribe a continuación:

PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

I. OBJETIVO DEL PROGRAMA

El objetivo del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) es proteger la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional en la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY proporcionando las salvaguardias necesarias contra actos de interferencia ilícita mediante reglamentos, métodos y procedimientos.

El programa nacional AVSEC persigue igualmente, mantener la seguridad de los Explotadores nacionales y extranjeros que prestan servicios desde el URUGUAY, así como la de los aeropuertos civiles que prestan servicios a vuelos internacionales.

El presente programa está dirigido a satisfacer las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación que contienen los Anexos 2, 6, 9, 10, 11, 13, y 14.

II. DEFINICIONES

Los términos utilizados en este documento o en sus apéndices son aquellos que tienen el uso internacional más amplio y están dentro del léxico de la O.A.C.I y sus Anexos.

Acto de interferencia ilícita. ACTO:

a) de violencia realizado contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;

- b) de destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- c) de colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- d) de destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- e) de comunicar a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;
- f) en el que utilizando ilícita e intencionalmente, cualquier Artefacto, sustancia o arma:
 - (1) se cometa violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte ; o
 - (2) destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto , o perturbe los servicios del aeropuerto.

Alerta de bomba. Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

Autoridad de seguridad competente. La autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa de seguridad de la aviación civil.

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

C.O.E.(Centro de Operaciones de Emergencia). Lugar físico convenientemente ubicado y equipado en el aeropuerto que constituye el centro de coordinación para que los interesados en una emergencia o puedan actuar juntos en forma fácil y concertada.

Control de estupefacientes. Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

E.C.I. (Equipo de Control de Incidentes). Equipo de personas en el lugar del incidente, al mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita hasta la resolución de la misma.

Equipo de seguridad. Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, sus instalaciones y servicios.

Inspección. Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Parte aeronáutica. El área de movimiento de un aeropuerto, de los terrenos, y de los edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte pública. El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público no viajero.

Permiso o Tarjeta de identificación. Tarjeta u otro documento expedido a las personas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesitan autorización para tener acceso a los mismos o a cualquier otras partes restringidas de los mismos, a fin facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares.

Algunas veces, los permisos son llamados tarjetas de identificación o pases de aeropuerto.

Programa de seguridad. Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

Punto vulnerable. Toda instalación de un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal del mismo.

Plan de Emergencia Aeronáutica. (A los efectos de este Programa). Documento escrito de amplia divulgación en el cual se establecen, las medidas y procedimientos de un aeropuerto, tendientes a coordinar las actividades de los servicios del mismo con las de otros Organismos de las poblaciones circundantes, que puedan ayudar a responder a una emergencia que ocurra en el aeropuerto o en sus cercanías. Las mismas no involucran la resolución de actos de interferencia ilícita.

Plan de Contingencias Aeronáuticas Nacional. (A los efectos de este Programa). Documento escrito de divulgación reservada en el cual se establecen, Marco Normativo, Principios, Definiciones, Hipótesis de Alertas, Medidas y Procedimientos Generales que han de desarrollarse, para hacer frente a actos de interferencia ilícita que involucren los estados de alerta 1 y 2, contra la Seguridad Nacional de la Aviación Civil.

Plan de Contingencias Local. (A los efectos de este Programa). Documento escrito de divulgación reservada en el cual se establecen las competencias, medidas y procedimientos, así como los Cómo y por Quiénes han de cumplirse las mismas a los efectos de hacer frente a los actos de interferencia ilícita, en un aeropuerto en particular; ciñéndose a los lineamientos del Plan de Contingencias Aeronáuticas Nacional, establecido por la Autoridad de Seguridad Competente (D.I.N.A.C.I.A.).

Registro. Procedimiento de inspección física o manual de personas, equipaje, objetos, instalaciones y aeronaves.

Sabotaje. Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional, sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Seguridad. Combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Zona de seguridad restringida. Zona de un aeropuerto, edificio o instalación cuyo acceso está restringido o controlado para los fines de seguridad y protección.

Zona estéril. Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado.

Zona sin restricciones. Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o la cual el acceso no está restringido.

III. ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

A. Autoridad competente designada para AVSEC.

La AUTORIDAD DE SEGURIDAD COMPETENTE de la aviación civil en la República Oriental del Uruguay es la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DI.NA.C.I.A).

La **DEPENDENCIA DE SEGURIDAD** encargada de las actividades en nombre de la Autoridad de Seguridad Competente es la DIRECCIÓN AVSEC.

Sin que la enumeración que sigue sea taxativa, las responsabilidades de esta AUTORIDAD incluyen:

- a) Desarrollar normativas, planes y programas para asegurar el cumplimiento de los Tratados y Convenios Internacionales de aviación civil suscritos por el Estado en materia de AVSEC.
- b) Elaborar, aplicar y mantener actualizado el programa AVSEC nacional para que sea eficaz.
- c) Definir y asignar las tareas para poner en práctica los diversos aspectos del Programa Nacional AVSEC.
- d) Establecer los medios para coordinar las actividades AVSEC entre los diferentes organismos del país interesados o responsables de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad.
- e) Poner a disposición de la administración de los aeropuertos, líneas aéreas que prestan servicios en el territorio y otros interesados, una versión escrita o partes pertinentes del Programa Nacional AVSEC.
- f) Examinar y mantener la eficacia del Programa Nacional AVSEC, incluyendo la evaluación de las medidas y procedimientos de seguridad después de un acto de interferencia ilícita y la adopción de los cambios necesarios, para corregir los puntos débiles a fin de impedir que vuelva a ocurrir.
- g) Examinar y aprobar los programas de seguridad de los exploradores de líneas aéreas, de aeropuertos internacionales y de otros operadores que deban tenerlo.
- h) Asegurarse que en los aeropuertos internacionales los servicios de seguridad se proporcionen con las instalaciones y servicios de apoyo necesario, inclusive locales,

equipos de telecomunicaciones, equipos de seguridad apropiados, instalaciones y servicios de instrucción.

- i) Elaborar y revisar, cuando corresponda, las políticas nacionales generales relativas a la seguridad de la aviación civil.
- j) Elaborar y publicar reglamentos nacionales generales relativos a la seguridad de la aviación civil.
- k) Asegurarse de que los requisitos relativos a la arquitectura e infraestructura, necesarios para la aplicación óptima de las medidas AVSEC internacionales, se integran en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y en las modificaciones a los existentes en los aeropuertos internacionales del Uruguay.
- l) Elaborar e implantar un programa nacional de instrucción en materia de seguridad de la aviación y coordinar la elaboración de los programas de instrucción de seguridad por los respectivos organismos y aprobarlos.
- m) Elaborar proyectos de iniciativa para el estudio y confección del Código de Penas por la comisión de delitos que afecten la Seguridad de la Aviación Civil.

B. Administración de aeropuertos.

La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica (D.G.I.A), es responsable de la administración y operación de la infraestructura aeronáutica del país artículo 21 Decreto-Ley 14.747 de fecha 28 de diciembre de 1977.

La administración de cada aeropuerto es responsable de establecer y aplicar las medidas de seguridad para impedir actos de interferencia ilícita.

Para ello designará bajo su jurisdicción, los responsables de elaborar los programas de seguridad apropiados, que serán elevados a la Autoridad de Seguridad Competente para su aprobación.

Las responsabilidades en materia AVSEC específicas de la D.G.I.A incluye, sin que esta enumeración sea taxativa:

- a) Asegurarse de que se establecen y mantienen Programas AVSEC de aeropuerto aprobados, con los detalles de cada medida de seguridad aplicada , asegurando el cumplimiento de los requisitos del programa nacional de seguridad.

- b) Asegurarse que se nombra al oficial AVSEC del aeropuerto, que dependerá directamente del Director del mismo y será el encargado de coordinar la aplicación de las disposiciones del programa AVSEC local.
- c) Asegurarse de que funcione un comité AVSEC en cada aeropuerto de conformidad con los requisitos establecidos en el programa nacional.
- d) Asegurarse que las necesidades en materia de seguridad de la aviación se tienen en cuenta en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y servicios y en las modificaciones a los existentes en los aeropuertos.

C. Concesionarios de aeropuertos y servicios.

Cada concesionario en el aeropuerto, cuya concesión o instalaciones formen parte de la línea entre la parte pública y la aeronáutica, o a través de las cuales pueda accederse a la parte aeronáutica desde la pública, será responsable del control del acceso por sus instalaciones, en cumplimiento de las normas y requisitos del Programa de Seguridad del aeropuerto.

D. Explotadores de líneas aéreas.

Los explotadores de líneas aéreas que proporcionan servicios internacionales desde Uruguay, aplicarán un programa AVSEC apropiado para satisfacer los requisitos del programa nacional y aeroportuario AVSEC. Deberán presentarlo por escrito a la Autoridad de seguridad competente para su aprobación.

Este programa indicará expresamente los métodos y procedimientos que se seguirán para proteger los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra, las aeronaves, las instalaciones, y servicios, de actos de interferencia ilícita. Cada programa incluirá, como mínimo:

- a) Los objetivos del programa y los responsables de asegurar su aplicación.
- b) La organización de las funciones y responsabilidades de seguridad. Deberá designar un Jefe de seguridad.

En caso de contratar Compañías privadas de seguridad, este personal deberá poseer instrucción específica para desempeñarse en el aeropuerto y ser aprobado previamente por la autoridad AVSEC aeroportuaria.

c) Medidas de seguridad concretas que incluyan:

- inspecciones de seguridad previas al vuelo;
- procedimientos para asegurarse que los pasajeros que desembarcan en una escala de tránsito no dejan a bordo armas, explosivos ni otros artefactos peligrosos;
- cotejo del equipaje facturado con los pasajeros que embarcan, inclusive los pasajeros en tránsito y de transferencia;
- medidas para proteger la carga, los paquetes de mensajerías y las encomiendas exprés, el correo, los suministros, el aprovisionamiento de a bordo y el equipaje facturado, inclusive el equipaje facturado fuera del aeropuerto;
- tratamiento a los pasajeros que han sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos;
- procedimientos para el transporte de armas en la cabina y en la bodega de la aeronave;
- control del acceso a aeronaves estacionadas y protección de las mismas.

d) Planes de contingencia que incluyan:

- medidas y procedimientos a seguir en caso de secuestro de aeronave, sabotaje y amenaza de bomba;
- procedimientos en vuelo cuando se encuentre o se suponga que hay a bordo de una aeronave un objeto sospechoso;
- evacuación y registro de la aeronave en tierra;
- medidas de seguridad especiales que deberán aplicarse durante períodos de intensificación de la amenaza y/o de vuelos y rutas que presenten riesgos.

e) Medidas para garantizar la eficacia del programa, inclusive instrucción adecuada del personal y pruebas periódicas y evaluación del programa de seguridad.

E. Autoridad de Policía

Las responsabilidades específicas de la Policía del Ministerio del Interior, en materia de seguridad de la aviación civil, sin que sean taxativas, son las siguientes:

- a) Prevención y descubrimiento de delitos en las instalaciones públicas de la aviación civil.
- b) Vigilancia en las áreas públicas de las terminales de los aeropuertos.

- c) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen, a fin de descubrir personas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil, transportar estupefacientes o estar requeridos por delitos comunes, así como evitar desórdenes civiles.
- d) Participar en los Planes de contingencia con las autoridades aeronáuticas, dentro de sus competencias.
- e) Provisión de respuesta armada rápida a solicitud ante incidentes graves en los diferentes aeropuertos o zonas aeronáuticas restringidas.
- f) Instruir al personal de policía competente en métodos y procedimientos de seguridad de la aviación pertinentes a sus operaciones.
- g) Informar y colaborar a través de sus Servicios de inteligencia sobre eventos que puedan significar amenazas a la aviación civil.
- h) Participar de los Comités AVSEC aeroportuarios.
- i) Estar presentes en el punto de control aeroportuario para chequeo del equipaje manual, junto al personal de seguridad aeroportuaria a efectos de cumplir tareas de su competencia.

F. Ministerio de Defensa Nacional.

Las responsabilidades específicas de las Fuerzas Armadas en materia de seguridad en la aviación civil son:

- a) La Fuerza Aérea, es responsable de la función de proteger a toda la infraestructura aeronáutica de los actos de interferencia ilícita, con el apoyo de otros Organismos especializados. Deberá garantizar la seguridad de la aviación civil, según el artículo 5, inciso J. del Decreto - Ley N° 14.747 de 28 de diciembre de 1977.
- b) El Ejército Nacional, la Armada Nacional y otros Organismos dependientes participarán en apoyo a solicitud de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Estos Organismos y Servicios estarán representados en el Comité Nacional AVSEC, o en los comités AVSEC de aeropuerto cuando corresponda.

G. Otros Organismos.

Para cumplir su misión la Autoridad de seguridad competente podrá establecer o propiciar acuerdos de diferente alcance con:

- a) Ministerio del Interior, y a través de éste con todas las Dependencias del mismo que, por su área de influencia o especialidad puedan estar relacionadas con esta temática.
- b) Ministerio de Salud Pública. Hospitales Públicos . Sanidad aérea.
- c) Universidad de la República, Hospital de Clínicas.
- d) M.G.A.P, Dir. Nac. de Aduanas, Comité Nacional de Emergencia etc.

NOTA: Estos acuerdos serán apéndices de los programas de seguridad del nivel correspondiente a su alcance.

H. Financiamiento de la Seguridad.

Las inversiones para atender las necesidades de la Seguridad de la aviación serán atendidas con cargo al P.I.P. 933 “Seguridad Operacional”, fondo de libre disponibilidad existiendo previsión respecto al monto de la erogación. Para los aeropuertos privados o concesión serán provistas por cuenta de los mismos

IV. COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES

A. Comité nacional AVSEC.

Este Comité se regirá por los artículos 1ro. y 2do. del presente Decreto, y por el Reglamento de funcionamiento que se otorgue.

B. Comité AVSEC de aeropuerto.

En cada aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional en Uruguay, funcionará un comité AVSEC de aeropuerto. El objetivo principal del mismo será proporcionar asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad en el aeropuerto.

En el Programa AVSEC de aeropuerto se incluirá información sobre la composición del comité, sus atribuciones y los detalles de su funcionamiento, el número de reuniones por año, la redacción y distribución de las actas, etc.

Será presidido por el Director del aeropuerto o su representante.

C. Relaciones con la prensa.

La misma será reglamentada por la Autoridad de seguridad competente, a nivel nacional y local, en cuanto a los voceros, los canales y la forma de relacionamiento con los medios de comunicación. El documento será un apéndice del programa respectivo.

D. Comunicación y cooperación con otros Estados.

1) Programa nacional AVSEC.

A petición, Uruguay a través de la DI.N.A.C.I.A. pondrá a disposición de otros Estados una versión escrita de las partes pertinentes del programa nacional AVSEC. Cuando sea necesario, se cooperará con otros Estados a fin de adaptar el programa nacional AVSEC para lograr que los métodos y procedimientos sean compatibles entre los Estados y para fortalecer la seguridad de la aviación internacional en general.

2) Medidas de seguridad especiales.

Las solicitudes de otros Estados en cuanto a medidas de seguridad especiales respecto a uno o varios vuelos determinados, por parte de los explotadores de dicho Estado, se satisfarán en la medida de lo posible de acuerdo con el Plan de Contingencias (Local). Estas solicitudes se presentaran a la DI.N.A.C.I.A.

3) Información sobre la amenaza

Cuando al recopilar y/o evaluar información sobre la amenaza dirigida contra la aviación civil, el país tome conocimiento de una amenaza creíble, dirigida contra los intereses de la aviación civil de otro Estado, se notificará a las autoridades competentes de dicho Estado lo antes posible.

La autoridad responsable de este procedimiento de notificación es la DI.N.A.C.I.A, o en casos urgentes las propias autoridades aeroportuarias, por el medio mas idóneo que asegure la eficacia de la comunicación.

4) Programas de instrucción en materia AVSEC

El Estado a través de la DI.N.A.C.I.A cooperará, cuando sea necesario, con otros Estados para la elaboración e intercambio de información relativa a los programas de instrucción en materia AVSEC.

5) Acuerdos bilaterales

Uruguay incluye la cláusula de seguridad en sus acuerdos de transporte aéreo como recomienda el Anexo 17 de O.A.C.I. La lista actualizada será un apéndice del presente programa.

E. Comunicación con la O.A.C.I

Uruguay indicará a O.A.C.I la Autoridad de seguridad competente designada para seguridad de la aviación, según el punto IV. A. del presente programa. En caso de que ésta cambie, se notificará a la O.A.C.I lo antes posible.

Asimismo se proporcionarán los informes escritos sobre actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, según lo indicado en el punto X. I. de este programa.

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

A. Designación de zonas de seguridad restringidas

La D.G.I.A con las administraciones de cada aeropuerto u otros operadores tendrán la responsabilidad de identificar las zonas en que se lleve a cabo operaciones vitales para el funcionamiento seguro y continuo de la aviación civil y designar las mismas como zonas de seguridad restringidas.

La D.G.I.A hará preparar y certificará los planos que definan la superficie y los límites de toda zona de seguridad restringida. Cuando hayan cambios, se prepararán los planos substitutivos o modificados.

El acceso a las áreas designadas como zonas de seguridad restringida se controlará de acuerdo con las normas indicadas en el programa nacional AVSEC y los programas de seguridad correspondientes, donde estarán descritas, en cumplimiento de:

- a) Código de faltas y sanciones para los aeropuertos de la R. Oriental del Uruguay (Decreto 363/994) de fecha de 16 de agosto de 1994.
- b) Reglamentos locales de acceso para personas y vehículos, que figurarán como apéndices en los programas respectivos.

Las zonas restringidas situadas fuera de los límites de los aeropuertos son las siguientes :

- a) emplazamientos de radar;
- b) emplazamiento de ayudas para la navegación; (ILS, VOR, NDB, etc.)
- c) antenas de VHF tierra/ aire, u otras
- d) otras instalaciones o perímetros.

B. Protección de las zonas de seguridad restringidas

Las zonas de seguridad restringidas deberán protegerse por medio de una combinación de medidas físicas y de controles de personal, para impedir el acceso no autorizado a las mismas.

Deberán estar separadas de las zonas públicas o no restringidas por medio de una barrera física apropiada, que se inspeccionará a intervalos irregulares.

El acceso autorizado a estas zonas, dentro o fuera de los aeropuertos, se controlará por medio de un Sistema de Permisos específicos.

La D.G.I.A, las Administraciones aeroportuarias o de las Zonas, serán responsables del control y administración del Sistema de Permisos para las mismas, así como de la producción y emisión de los mismos.

C. Control del acceso - Requisitos generales

El acceso a las zonas de seguridad restringidas correspondientes, designadas de acuerdo con el programa nacional AVSEC se limitará a:

- a) pasajeros de buena fe provistos de documento de viaje legítimos que han sido aceptados para viajes internacionales por un transportista aéreo; o
- b) personal provisto de un permiso para zona de seguridad restringida aprobado.

Estos permisos serán otorgados de acuerdo con las normas legales y procedimientos establecidos en el programa de seguridad correspondiente.

Las autoridades responsables de controlar el acceso a las zonas de seguridad restringidas, se asegurarán que las barreras físicas que las limitan, se mantienen en buenas condiciones de funcionamiento. Asimismo indicarán en el programa los accesos autorizados de entrada a través de la barrera y se asegurarán de que éstos tienen la protección física adecuada, por lo menos de la misma calidad que la barrera misma.

D. Control del acceso - Personas

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

- a) documentos de viaje auténticos y válidos así como los visados necesarios. Dichos documentos pueden ser pasaportes o documentos de identidad emitidos por el País de ciudadanía, certificados de miembros de la tripulación, documentos de migración, etc.
- b) una tarjeta de embarque auténtica otorgada por un transportista aéreo y que contenga el nombre del pasajero registrado.

El acceso del personal a las zonas de seguridad restringidas será de conformidad con el sistema de permisos descrito en el programa de seguridad correspondiente.

Las autoridades que otorguen permisos de ingreso a las zonas restringidas se asegurarán que:

- a) Las solicitudes se presentan por escrito y firmadas por el empleador, en nombre del empleado, a una oficina competente;
- b) las solicitudes presentadas se verifiquen previamente por un funcionario responsable para asegurarse de que existe razón suficiente para otorgar el permiso.
- c) las personas son verificadas desde el punto de vista de seguridad por las dependencias policiales o de inteligencia para asegurarse de que no se otorga un permiso a personas indeseables;
- d) las zonas de seguridad restringidas están subdivididas en sectores cuyo acceso se permite según las tareas desempeñadas;
- e) cada permiso contenga como mínimo:
 - 1) una fotografía de frente sin lentes;
 - 2) número de documento de identidad nacional;
 - 3) fecha de expiración;
 - 4) nombre del titular;
 - 5) función que desempeña;
 - 6) para quién trabaja (explotador, concesionario, etc.);
 - 7) zonas de seguridad restringidas para las cuales es válido el permiso;
 - 8) un número de permiso.
- f) se tenga el permiso a la vista en la ropa exterior, en todo momento cuando se entre o permanezca en la zona de seguridad restringida.

E. Control de acceso - Vehículos

Las autoridades que otorgan permisos para una zona restringida, incluirán medidas para la producción, administración, emisión y control de permisos para el acceso autorizado de vehículos a las mismas.

El número de permisos de vehículos será el mínimo, evitando la proliferación de vehículos en la parte aeronáutica y particularmente en las plataformas y zonas de maniobra de las aeronaves. Cada permiso para vehículos deberá estar a la vista permanentemente en una parte prominente y visible del vehículo y deberá contener, como mínimo:

- a) número de matrícula del vehículo;
- b) nombre o razón social del explotador del vehículo;
- c) período de validez;
- d) zonas de seguridad restringidas para las cuales es válido el permiso; y
- e) portones de acceso que puede utilizar el vehículo.

Para la autorización de acceso, se exigirá la acreditación que los conductores están calificados para conducir la correspondiente clase de vehículo y que han recibido instrucción sobre todos los requisitos de seguridad para conducir el mismo, en particular en la parte aeronáutica.

F. Aeronaves

1) Responsabilidad

Los explotadores de aeronaves serán responsables de la seguridad de sus aeronaves.

2) Condiciones normales para las operaciones.

Cuando una aeronave no esté en servicio y permanezca sin vigilancia, deberán cerrarse todas las puertas exteriores y retirar el equipo de embarque (escalerillas, pasarela, etc.).

Como medidas adicionales podrán incluir la asignación de personal para controlar el acceso a dicha aeronave.

Los explotadores de aeronaves se asegurarán de que cuando la aeronave entre en servicio, se haga un registro previo al vuelo a fin de descubrir si hay objetos sospechosos que puedan ocultar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos, u otras anomalías.

3) Condiciones de intensificación de la amenaza.

La Autoridad de seguridad competente, establecerá conjuntamente con los Organismos nacionales de Información e Inteligencia un mecanismo eficaz para la evaluación constante del grado de amenaza a la aviación civil.

Los niveles de alerta se clasificarán de 1 a 4 en cuanto a la intensidad de las medidas de seguridad a adoptar. Las medidas que involucran figurarán en un Apéndice con la clasificación apropiada. Los mismos podrán ser declarados a nivel nacional o local y para una, varias o todas las categorías que se indican a continuación:

- a) Terminales de pasajeros.
- b) Accesos a la parte aeronáutica.
- c) Servicios de seguridad.
- d) Explotadores de aeronaves.
- e) Pasajeros.
- f) Equipaje de mano y facturado.
- g) Carga.
- h) Correo.
- i) Servicios.

Con respecto a los vuelos que se consideren bajo mayor amenaza, los explotadores adoptarán medidas apropiadas para asegurarse de que los pasajeros que se desembarquen en tránsito no dejen objetos a bordo.

Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita:

- a) se notificará al explotador de la línea aérea; y
- b) se llevará a cabo un registro de la aeronave.

Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada en tierra:

- a) se notificará lo antes posible a las autoridades competentes del aeropuerto; y
- b) se adoptarán medidas apropiadas para proteger la aeronave.

G. Instalaciones y servicios indispensables, para la navegación y de otro tipo

La Autoridad de seguridad competente se asegurará que las Autoridades responsables de las instalaciones o servicios indispensables, han establecido las medidas de seguridad apropiadas dentro de los programas respectivos y que existen los planes de

contingencia para evitar, reemplazar o proveer servicios de alternativa para superar la pérdida de una instalación vital debido a un acto de sabotaje u otro tipo de interferencia.

VI. CONTROLES DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y LOS OBJETOS QUE SUBEN A BORDO

A. Inspección de los pasajeros y equipaje de mano

1) Generalidades

El objetivo de inspeccionar a los pasajeros y el equipaje de mano es impedir que se introduzcan en una aeronave armas, explosivos o cualquier otro artefacto peligroso que pueda utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Todos los pasajeros y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de permitirles que tengan acceso a una aeronave o zona estéril.

2) Zonas estériles

Se consideran estériles las zonas donde entren los pasajeros después de haber sido inspeccionados y antes de pasar a bordo de una aeronave. La integridad de las mismas se mantendrá mediante el uso de cerrojos u otros controles, en todos los puntos de posible de acceso. La autoridad de seguridad aeroportuaria efectuará una inspección completa antes de habilitarlas.

3) Autoridad

La autoridad para la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano es el Personal de seguridad aeroportuaria.

Todos los pasajeros y su equipaje de mano que partan en vuelos internacionales serán inspeccionados utilizando equipos de detección de metales y de rayos X. El programa de seguridad del aeropuerto contendrá la información precisa sobre el uso correcto de dicho equipo.

4) Registro manual.

El registro manual de los pasajeros y de su equipaje de mano se llevará a cabo cuando no haya equipos de seguridad disponibles o no esté en buenas condiciones de funcionamiento.

También se efectuará el registro manual para identificar los objetos que lleven los pasajeros consigo y que hagan funcionar la alarma del equipo de seguridad y para

identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante la inspección por los rayos X del equipaje de mano. La información específica sobre los procedimientos apropiados y las responsabilidades respecto del registro manual de los pasajeros y su equipaje de mano deberá figurar en el programa de seguridad del aeropuerto.

5) Registros al azar.

Además de los casos indicados precedentemente, el personal de inspección llevará a cabo un porcentaje determinado de registros manuales al azar de los pasajeros y su equipaje de mano, a fin de tener una medida disuasiva adicional.

El porcentaje deberá ser de un mínimo del 5% de todos los pasajeros y de los bultos del equipaje de mano. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza, según se establece en los planes de contingencia nacional y de aeropuerto.

6) Objetos retenidos.

El personal de inspección retendrá todos los objetos que constituyan una causa razonable de inquietud. En casos en que se detecten armas de fuego, explosivos u otras armas ofensivas, se notificará inmediatamente a las autoridades competentes y se entregarán a ésta dichos objetos. Podrá exigirse que el pasajero en cuestión se someta a averiguaciones por parte de la policía.

Ciertos objetos retenidos podrán transportarse al lugar de destino del pasajero en la bodega de la aeronave y devolvérselos al pasajero en su destino final. Los procedimientos para estas circunstancias deberán estar indicados en el programa de seguridad escrito del explotador.

7) Negativa a someterse a una inspección.

Se negará el embarque a toda persona que no quiera someterse a un registro personal de acuerdo con el presente programa o se niegue a someter a un registro o inspección su equipaje facturado o de mano.

8) Separación de los pasajeros inspeccionados sin inspeccionar.

La Autoridad aeroportuaria deberá asegurarse de que no se mezclen o entren en contacto los pasajeros sometidos al control de seguridad y otras personas no sometidas al mismo en el aeropuerto, una vez que hayan pasado el puesto de control de seguridad.

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

- a) Se desalojarán las personas de la zona estéril y la autoridad de seguridad aeroportuaria llevará a cabo un registro completo.
- b) Los pasajeros y su equipaje de mano que salen deberán ser sometidos a una segunda inspección antes que se les permita subir a bordo de la aeronave.
- c) En caso que algún pasajero que sale haya tenido acceso a una aeronave después de que se hayan mezclado accidentalmente los pasajeros, también se llevará a cabo un registro completo de la aeronave por la compañía.

9) Falla en los controles de seguridad.

Si se descubre después que partió una aeronave una falla en la aplicación de los controles de seguridad del vuelo, deberá notificarse a las autoridades competentes de llegada del tipo de falla.

B. Pasajeros en tránsito y que transfieren a otro vuelo.

Los explotadores aéreos que transporten pasajeros internacionales incluirán en sus programas de seguridad medidas adecuadas para controlar los pasajeros y su equipaje de mano en tránsito y en transferencia entre líneas aéreas, a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave objetos no autorizados.

Con las medidas, se asegurarán que los pasajeros en tránsito y en transferencia no tienen acceso a su equipaje facturado, ni contacto con otras personas que no han sido inspeccionadas. Cuando no se haya efectuado ningún control total, o no pueda hacerse, los pasajeros serán inspeccionados nuevamente antes de subir a bordo.

Las administraciones de aeropuertos designarán y mantendrán instalaciones y servicios de aeropuerto para facilitar el control de seguridad de los pasajeros en tránsito y en transferencia.

C. Tripulación de línea aérea, personal de aeropuerto y personas que no son pasajeros.

Las tripulaciones de línea aérea, el personal de aeropuerto y otras personas que no sean pasajeros y que deban entrar a una zona estéril, lo harán por el puesto de control de seguridad y serán inspeccionados de la misma manera que los pasajeros. Todos los objetos

que lleven estas personas serán inspeccionados y examinados de la misma manera que el equipaje de mano de los pasajeros.

D. Procedimientos de inspección especiales

La persona que de conformidad con los convenios internacionales vigentes en el País, tengan la calidad de agente diplomático o consular realizarán la inspección de rutina previa al embarque, incluido el equipaje de mano, sin vulnerar por ello sus privilegios e inmunidades. Similar situación corresponde a Parlamentarios, Ministros, y otras personas con cargos políticos, no contemplados en las excepciones de este programa.

Las valijas diplomáticas (sacos consulares) que lleven signos externos visibles de un Estado, no serán inspeccionados ni registrados, siempre que estén precintados y la persona que tenga la valija diplomática presente una identificación y una autorización apropiadas (pasaporte diplomático u oficial, carta de autorización) para llevar la valija.

Los demás bultos de mano no estarán exentos de la inspección y serán tramitados de la forma ordinaria aplicable a otros pasajeros.

- 1) Excepciones a la inspección. Son las siguientes:
 - a) Presidente de la República O. de Uruguay.
 - b) Jefes de Estado extranjeros.
 - c) Miembros de gobiernos extranjeros en visita oficial.
 - d) Presidentes de Organismos internacionales, por ejemplo el Secretario Gral. de las Naciones Unidas, etc.

En caso que por razones de índole nacional se determinen otras excepciones concretas en el procedimiento de inspección aeroportuario, la lista correspondiente deberá ser notificada con anticipación al explotador si corresponde y a la administración del aeropuerto para que disponga las medidas de seguridad adecuadas.

- 2) Material clasificado confidencial.

El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno competentes, será inspeccionado solamente en la medida necesaria para asegurarse de que no contiene armas u objetos peligrosos. Sin embargo, si hay dudas respecto a la seguridad, dicho material podrá no ser transportado por los explotadores de líneas aéreas.

3) Inspecciones en privado.

Normalmente, no se proporcionará inspección en privado. Sin embargo, los pasajeros que requieran una tramitación especial, inclusive los que llevan objetos de gran valor, tengan marcapasos y los físicamente incapacitados, pueden ser inspeccionados en una zona fuera de vista de otros pasajeros. En tal caso, se inspeccionará el pasajero y su equipaje de mano:

- a) mediante inspección directa de rayos X de todo el equipaje de mano;
- b) utilizando un detector de metales manual, o en el caso de un pasajero con un marcapasos o físicamente incapacitado que no pueda ser sometido a procedimientos ordinarios de detección de metales, mediante cacheo;
- c) por una persona que ha recibido instrucción apropiada para desempeñar esta función;
y
- d) inmediatamente después de la inspección, el pasajero será escoltado a la zona estéril.

E. Transporte autorizado de armas de fuego

La tenencia de armas de fuego en la cabina de una aeronave, por parte de agentes del orden público, sólo se permitirá en casos excepcionales, no solucionables con la presencia a bordo de un número suficiente de agentes sin armamento, o a través de otras medidas. Aún así las armas deberán estar desprovistas del cargador o la munición correspondiente durante todo el vuelo, de acuerdo a la recomendación del Anexo correspondiente de la O.A.C.I.

La coordinaciones previas por parte de la Autoridad involucrada deben incluir a las Autoridades de seguridad aeroportuaria y al explotador de la línea aérea.

Los explotadores de líneas aéreas que transporten personas autorizadas a tener consigo armas de fuego se asegurarán de que:

- a) se presenta la documentación apropiada autorizando por escrito la tenencia de armas;
- b) antes del embarque, las personas armadas recibieron información completa respecto a todas las normas y reglamentos pertinentes a la tenencia de armas;
- c) no se sirvan bebidas alcohólicas a las personas que viajan armadas;
- d) el Piloto al mando y todos los miembros de la tripulación están notificados respecto al número de personas armadas a bordo y la ubicación de sus asientos.

1) Transporte autorizado de armas de fuego en lugares inaccesibles.

Los explotadores de líneas aéreas podrán transportar armas en lugares fuera de cabina de pasajeros en las siguientes condiciones:

- a) el explotador o representante confirma que el arma está en el equipaje facturado del pasajero y que la misma está descargada;
- b) el arma está guardada en cualquier otro sitio inaccesible a todas las personas mientras la aeronave está en vuelo.

F. Personas bajo custodia y bajo control administrativo

Requisitos de notificación.

La autoridad competente notificará en el momento apropiado al explotador de la línea aérea correspondiente y al piloto al mando cuando haya pasajeros obligados a viajar debido a que han sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos. Entre estos pasajeros se incluyen las personas bajo custodia de personal de mantenimiento del orden público, personas mentalmente trastornadas custodiadas y personas deportadas o inadmisibles.

Cuando una persona esté obligada a viajar por haber sido considerada inadmisibles o haber sido objeto de una orden de deportación, la autoridad competente informará a las autoridades de los Estados de tránsito y destino la razón por la que se transporta a dicha persona y una evaluación de cualquier riesgo que la misma plantee.

1) Medidas y procedimientos de seguridad.

Los explotadores de líneas aéreas incluirán en sus programas de seguridad, y aplicarán, las medidas y los procedimientos de seguridad apropiados para garantizar la seguridad a bordo de sus aeronaves cuando haya pasajeros que estén obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

G. Equipaje facturado.

1) Aceptación y protección

Los explotadores de líneas aéreas que presten servicios internacionales se asegurarán que el equipaje facturado solamente se acepta de pasajeros provistos de su pasaje, expedido por un agente responsable o un representante autorizado del explotador.

El equipaje de los pasajeros una vez aceptado, será vigilado y protegido del acceso no autorizado hasta el momento de ser devuelto a los mismos en su destino.

El acceso a las zonas de reunión de equipaje y los puntos de trasbordo del equipaje, estará restringido al personal autorizado solamente. Los empleados si constatan la presencia de personas no identificadas o no autorizadas, informarán de inmediato a sus superiores y la autoridad de seguridad aeroportuaria apropiada. El personal que transporta los bultos a y desde las aeronaves estará alerta para impedir que se pongan bultos, paquetes, u otros objetos en las cintas transportadores, carros o vehículos y preverá que el equipaje cargado en los carros no quede sin vigilancia.

2) Cotejo de los pasajeros con el equipaje

- a) Los explotadores no transportarán el equipaje facturado de los pasajeros que no aborden efectivamente la aeronave;
- b) Se aplicarán medidas para asegurarse de que en caso de que haya pasajeros que se desembarquen en una escala anterior a su destino final, su equipaje facturado se descargue de la aeronave.
- c) El equipaje facturado de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o por su negativa a someterse al procedimiento de inspección será descargado de la aeronave.

Todo el equipaje facturado será sometido a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave. El procedimiento para la inspección del mismo figurará en el programa de seguridad del aeropuerto.

El equipaje facturado de los pasajeros en transferencia, será inspeccionado de la misma manera que el equipaje facturado de los pasajeros de origen. Los explotadores de líneas aéreas se asegurarán de que el equipaje de transferencia no sea cargado hasta que se confirme que el pasajero se encuentre a bordo.

3) Almacenamiento del equipaje extraviado

En los aeropuertos internacionales deberán existir zonas o recintos de almacenamiento seguras en las que se conservará el equipaje extraviado hasta que se expida, reclame o se disponga del mismo, de acuerdo con los procedimientos de seguridad del aeropuerto.

H. Carga, paquetes de mensajerías, encomiendas express y correo

Toda la carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas expés y el correo que deban ser transportados en vuelos internacionales de pasajeros, se someterán a controles de seguridad apropiados por parte de los explotadores aéreos.

La Autoridad de seguridad competente establecerá los controles de seguridad concretos que deben aplicarse a la carga aérea, correo, paquetes de mensajería, y encomiendas expés, tanto con un nivel de alerta normal como el que sea apropiado por intensificación de la amenaza.

La carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas expés y el correo que se transporten en vuelos internacionales de pasajeros, se manipularán y trasladarán dentro del aeropuerto, con las medidas de seguridad suficientes para impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos en los mismos.

I. Aprovechamiento y suministros.

Los explotadores de líneas aéreas incluirán en sus programas de seguridad, procedimientos y controles apropiados para impedir la introducción de armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones y los suministros que deban transportarse a bordo.

Las compañías de servicios de aprovisionamiento a bordo, establecidas en el aeropuerto y las que están fuera del mismo, tendrán un programa de seguridad. Deberán aplicar medidas y procedimientos apropiados para impedir el acceso no autorizado a sus instalaciones, así como impedir la introducción de armas, explosivos u otros objetos peligrosos en las provisiones y suministros de a bordo. Las que están establecidas fuera de aeropuerto, se asegurarán que durante el trayecto desde un lugar seguro de sus instalaciones, hasta la carga a bordo de los suministros los mismos están protegidos de acceso no autorizado.

VII. EQUIPOS DE SEGURIDAD

A. Adquisición.

Los mismos, ya sea para la inspección por rayos X, detectores de metales de pórtico o manuales y otros equipos para seguridad deberán estar dentro de los estándares

aceptados internacionalmente, en lo referido a radiaciones emitidas, vida útil, índice medio de fallas, etc.

La Oficina AVSEC, proporcionará mayor orientación al respecto.

B. Calibración

Los equipos deberán estar debidamente calibrados en sus niveles de alarma, proporcional al nivel de alerta que corresponda con el grado de amenaza existente.

C. Utilización y mantenimiento

Todo equipo de seguridad se usará de acuerdo con las recomendaciones del fabricante y los procedimientos del programa de seguridad del aeropuerto, del explotador, o arrendatario.

Los adquirentes deberán incluir en los contratos de compra calendario de mantenimiento preventivo, con técnicos calificados, a fin reducir al mínimo la paralización de los equipos.

VIII. PERSONAL

A. Criterios de selección.

El personal de los servicios de Seguridad aeroportuaria, podrá ser de ambos sexos y en todos los casos deberá cumplir con los criterios mínimos que se indican:

- a) Pasar un examen sicofísico en el que conste su excelente estado de salud, con niveles mínimos para agudeza visual, capacidad auditiva, correcta percepción de los colores, detalles, etc., según las tareas a desempeñar.
- b) poseer buenas relaciones humanas.
- c) tener conocimientos básicos de inglés.
- d) educación secundaria con ciclo básico completo aprobado.
- e) buenos antecedentes laborales, penales, etc., los que serán evaluados antes del ingreso.
- f) edad al ingreso entre 18 y 30 años.
- g) otros, según la función, de acuerdo a las recomendaciones del Manual de Seguridad de la O.A.C.I vigente (Doc. 8973).

Los puestos de trabajo se cubrirán con asignaciones de recursos humanos que el Ministerio de Defensa Nacional afectará de acuerdo a las necesidades de funcionamiento del Plan Nacional de Seguridad, acudiendo al personal de otras Unidades Ejecutoras, si ello fuera necesario.

B. Instrucción

Cada organización con responsabilidades específicas dentro del programa nacional AVSEC elaborará y aplicará programas de selección e instrucción para su personal, a fin de garantizar la correcta concordancia con el mismo.

Antes de su implantación, los someterá por escrito para la aprobación de la Autoridad de seguridad competente.

Cada programa de instrucción contendrá como mínimo:

- a) objetivos y criterios relativos a la instrucción;
- b) responsabilidades asignadas relativos a la instrucción;
- c) información relativa a la selección y presentación de los candidatos y pruebas a las que se someterán;
- d) plan de estudios;
- e) temarios de las asignaturas, por unidades y detallados;
- f) instrucciones sobre la utilización y cuidado de las ayudas para la instrucción y los textos de consulta;
- g) procedimientos para evaluar los sistemas de instrucción.

Todo organismo encargado de la elaboración y aplicación de los programas de instrucción se asegurará de que se dispone de un número suficiente de instructores calificados para impartir los cursos.

Además de los programas de instrucción de cada organismo, la Autoridad de seguridad competente propiciará programas de instrucción amplios para crear conciencia de seguridad, destinados a todas las personas relacionadas a la aviación civil, que no hayan tomado parte de cursos específicos de seguridad en la materia.

Todos los organismos o institutos que impartan cursos de instrucción en seguridad de la aviación conservarán los registros del personal, inclusive de los resultados de los cursos.

La Autoridad de seguridad competente es responsable de coordinar el intercambio de información con la O.A.C.I y otros Estados contratantes, cuando sea necesario, para la elaboración de programas de instrucción en seguridad de la aviación.

Este literal se financiará con cargo al P.I.P. 933 " Seguridad Operacional" fondos de libre disponibilidad, existiendo previsión respecto al monto de la erogación.

IX. PROCEDIMIENTOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

A. Responsabilidades

Los explotadores y operadores y en general deberán poner a disposición del personal que designe la Autoridad de seguridad competente, la aeronave, dependencia o instalación, la carga, el correo y suministros, así como personal especializado y medios de su dependencia, cuando se vean involucrados en una amenaza o situación de interferencia ilícita.

El correo será inspeccionado en acuerdo con las Empresas u Organismos correspondientes. Dicha revisión no podrá importar violación de la correspondencia.

La carga será inspeccionada o registrada de acuerdo con los operadores y en la forma establecida en los respectivos planes.

El registro de las aeronaves o instalaciones será efectuada por personal del explotador u Operador, conjuntamente con personal de seguridad.

B. Medidas iniciales

Todos los organismos que reciban información de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, adoptarán las medidas que se indican en el plan de contingencia local, incluido la comunicación al responsable de coordinar mismo.

Cada organización que reciba esa notificación deberá recopilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente en curso.

Las medidas específicas se adoptarán por la autoridad al mando, luego de una evaluación clara de la información y de las pruebas disponibles. La evaluación

corresponde al E.C.I local con las partes interesadas. Al llevar a cabo la evaluación se utilizará la identificación positiva del objetivo, para clasificar la amenaza como "concreta", "imprecisa" o "broma".

En el contexto de notificaciones de incidentes, la identificación positiva, exige que la misma tenga referencias específicas al objetivo en cuestión (en el caso de una aeronave, mencionando el número de vuelo, la hora de salida o el lugar en que se encuentra en el momento de notificación, etc.) e incluya otros datos concretos que agreguen credibilidad positiva a la notificación. El criterio para determinar la identificación positiva del objetivo será "confidencial", cuyos detalles conocerá el E.C.I local. Una vez definida la evaluación, se difundirá a todos los interesados y las medidas concretas se adoptarán de conformidad con el plan de contingencia que corresponda.

C. MANDO

La responsabilidad del mando ejecutivo a nivel nacional de respuesta a un acto de interferencia ilícita (Alerta 3) corresponde al Poder Ejecutivo a través del Comité Nacional de Emergencia; sin perjuicio de sus actuales atribuciones conferidas legalmente. En el lugar del incidente las medidas iniciales al Equipo de Control de Incidentes (E.C.I) Local hasta su traslado al Comité Nacional de Emergencia del que será su asesor, y mantendrá enlace directo y seguro.

El mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita es responsabilidad de la Fuerza Aérea.

Con relación a un acto de interferencia ilícita respecto a una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta estará a cargo de :

- a) la D.I.N.A.C.I.A, a través de los Servicios de tránsito aéreo mientras la aeronave está en el aire, hasta que ésta se detiene en la posición aislada luego del aterrizaje, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje para decolar, hasta que la misma abandona el espacio aéreo de Uruguay.
- b) al Equipo de Control de Incidentes (E.C.I.), desde el momento en que la aeronave se detiene en la posición aislada después de aterrizar, hasta que concluye el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje antes de despegar.

D. CONTROL

Cuando se reciba la notificación de que un acto de interferencia ilícita está afectando un aeropuerto o una aeronave en vuelo, la autoridad aeroportuaria activará el CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (C.O.E), donde se instalará el EQUIPO DE CONTROL DE INCIDENTES (E.C.I) correspondiente, el que su vez alertará al Sistema Nacional de las Emergencias, si el suceso lo justifica, a fin de adoptar las medidas de Contingencia a nivel Nacional.

La autoridad aeroportuaria será responsable de activar las medidas de acuerdo con el Plan de Contingencia del aeropuerto y poner en funcionamiento las instalaciones y equipos del Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E). Será responsabilidad de la autoridad aeroportuaria que las instalaciones, equipos y comunicaciones del C.O.E están en buenas condiciones de uso y de funcionamiento.

E. Provisión De Servicios De Navegación Aérea

En caso de que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita, entre en el espacio aéreo Uruguayo para aterrizar en un aeródromo, el Centro de Control de Tránsito Aéreo debe prestar toda la asistencia necesaria para proteger el vuelo, teniendo presente la posibilidad de un descenso de emergencia, y adoptar las medidas apropiadas para acelerar la realización de todas las fases del vuelo, inclusive la autorización para aterrizar.

Al aterrizar, la aeronave debe ser dirigida al puesto aislado de estacionamiento y procederse de acuerdo con Plan de Contingencia respectivo. Se adoptarán todas las medidas posibles para asegurarse de que la aeronave permanezca en tierra, a menos que su partida sea necesaria debido a la necesidad primordial de proteger vidas humanas.

En caso de que una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita cruce el espacio aéreo de País, el Centro de Control de Tránsito Aéreo prestará la asistencia necesaria para proteger el vuelo mientras permanezca en el espacio aéreo.

El Centro de Control deberá transmitir la información necesaria a los servicios de tránsito aéreo de los Estados involucrados, inclusive los del aeropuerto de destino conocido o supuesto, a fin que puedan adoptarse medidas de protección oportunas y apropiadas en ruta y en el destino conocido, probable o posible de la aeronave.

F. Apoyo de especialistas.

La Autoridad de seguridad competente coordinará con el Comité Nacional de Emergencia la presencia de especialistas tales como: negociadores de rehenes, dependencias para desactivación de explosivos, intérpretes, equipos de intervención armada, etc., para los planes de contingencia respectivos. El transporte de especialistas tendrá prioridad por el medio mas rápido y directo posible al lugar del incidente.

G. Órganos de información pública.

Durante un acto de interferencia ilícita (Alerta 3) la información para los medios de la Prensa, sólo será proporcionada a través del portavoz designado por el Sistema Nacional de Emergencia.

H. Notificación.

1) A LOS ESTADOS

En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita, Uruguay a través del Ministerio de Relaciones Exteriores transmitirá toda la información pertinente:

- a) al Estado de matrícula de la aeronave afectada;
- b) al Estado del explotador;
- c) a los Estados cuyos ciudadanos resultaron muertos, lesionados o detenidos como consecuencia del suceso; y
- d) a cada Estado del que se sabe que hay ciudadanos a bordo de la aeronave.

2) A LA O.A.C.I.

Cuando ocurra un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, Uruguay a través de la D.I.N.A.C.I.A. preparará y enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional los informes siguientes:

- a) Informe preliminar sobre un acto de interferencia ilícita, que se enviará a la OACI dentro de los 30 días del suceso.
- b) Informe final sobre un acto de interferencia ilícita, que se enviará a la OACI dentro de los 60 días del suceso.

XI. EVALUACIÓN DE LA EFICACIA

1) EVALUACIONES

La Autoridad de seguridad competente conducirá una apreciación anual de la eficacia general del sistema nacional y de sus partes.

2) INSPECCIONES.

La Oficina AVSEC, como Dependencia Encargada y a través de Inspectores, conducirá un programa anual de inspecciones, elevando los informes correspondientes a la Autoridad de seguridad competente.

3) PRUEBAS.

La Autoridad de seguridad competente determinará anualmente los elementos del sistema a probar y los procedimientos y normas a aplicar. Las personas que lleven adelante las pruebas, estarán munidas de la autorización escrita pertinente y deberán presentarla en caso de tener que identificarse de serle requerida por el personal de seguridad en servicio.

4) EJERCICIOS.

La Autoridad de seguridad competente determinará que periódicamente se lleven ejercicios para chequear la eficacia de los planes de contingencia para hacer frente a actos de interferencia ilícita.

XI. AJUSTE DEL PROGRAMA Y PLANES DE CONTINGENCIA.

A. Generalidades.

La recopilación y evaluación rápida y continua de la información relativa a la amenaza y la transmisión de dicha información confidencial, a las autoridades competentes, es esencial para mantener un programa AVSEC eficaz. Según el nivel de amenaza que exista en el país, y de acuerdo con la situación internacional, se ajustarán los elementos del programa nacional AVSEC.

B. Responsabilidades

1) Verificación de la información sobre la amenaza

Los Servicios Nacionales de Información serán responsables de verificar la información sobre las amenazas relativas a la aviación civil incluyendo, aunque la enumeración no sea exhaustiva, información sobre grupos terroristas nacionales e internacionales, grupos violentos con motivaciones políticas y elementos criminales.

2) Evaluación de la información sobre la amenaza

La Autoridad de seguridad competente con el Comité nacional AVSEC serán responsables de la evaluación de la información sobre la amenaza en términos de posibles ataques contra los intereses de la aviación civil.

3) Difusión de la información sobre la amenaza

Los Servicios de Información Nacional difundirán oportunamente a la Autoridad de seguridad competente los informes sobre la amenaza por el procedimiento que se establezca.

4) Responsable de la información sobre la amenaza/ajuste del programa

En respuesta a informaciones concretas sobre posibles amenazas a la aviación civil, quienes la evalúan considerarán la vulnerabilidad de diferentes objetivos y se asegurarán que los aeropuertos, explotadores y otras autoridades involucradas adoptan medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza.

A un aumento general en el nivel de la amenaza dirigida contra la aviación civil, se responderá con un incremento en el nivel de alerta, lo que implica establecer refuerzos generales de las medidas de seguridad en todo el sistema, según los planes de contingencia nacional y específicos en el área local.

A las amenazas dirigidas contra objetivos concretos, (aeronaves, líneas aéreas, instalaciones de aeropuerto, etc.) se hará frente con medidas concretas, especificadas en los planes de contingencia correspondientes.

C. Evaluación de incidentes

Luego de cada incidente la Autoridad de seguridad competente llevará adelante una evaluación para determinar la eficacia de las medidas empleadas, o propiciar los ajustes necesarios.

Estos ajustes se harán en coordinación con el Comité Nacional AVSEC y los Comités AVSEC de aeropuertos.

XII. APÉNDICES.

Este Programa contiene las Políticas nacionales sobre Seguridad de la Aviación. Los detalles concretos y los procedimientos de como se llevarán a la práctica esas políticas, deberán establecerse en documentos específicos con diferente grado de clasificación, en cuanto a la difusión de su contenido.

Estos documentos de apoyo, incluido uno con la Normativa Nacional actualizada, son parte del Programa Nacional y en la medida que se aprueben, serán incorporados como Apéndices al mismo.

Artículo 4to.-Las disposiciones del presente Decreto se aplicarán sin perjuicio de las competencias de los diferentes organismos con jurisdicción en el recinto aeroportuario.

Artículo 5to.-Cométese a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, como Autoridad de Seguridad competente, la elaboración de las Reglamentaciones correspondientes establecidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil aprobado por el presente Decreto.

Artículo 6to.- Comuníquese, publíquese y archívese.

BATTLE, YAMANDU FAU, GUILLERMO STIRLING, DIDIER OPERTTI, ALEJANDRO ATCHUGARRY, LEONARDO GUSMAN, LUCIO CACERES, JUAN BORDABERRY, SANTIAGO GONZALEZ, SAUL IRURETA.