

**DÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/10)**

(Ciudad de México, México, 17 al 19 de julio de 2002)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el
transporte aéreo regular – Proyecto de Recomendación (Secretaría).**
Tarea Nro. 2 del Comité Ejecutivo y 13 de la Secretaría

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Durante la Novena reunión del GEPEJTA (Asunción, Paraguay, 13 y 14 de marzo de 2002), la Secretaría presentó una nota de estudio, recordando que la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000) había promulgado la Resolución A14-3 “Métodos y procedimientos para la elaboración, puesta en vigencia, derogación y/o enmienda de las Decisiones de la CLAC” y que en cumplimiento de la citada Recomendación, había realizado una exhaustiva revisión de las Decisiones de la CLAC, considerando que muchas de ellas debían ser enmendadas.

2. Siguiendo con dicho procedimiento y considerando que el documento 8973/3 al que hace referencia el cuarto considerando de la Recomendación A8-1 había sido reemplazado por el documento 8973/5, se sometió a consideración del GEPEJTA el Proyecto de Recomendación A15-G a fin de actualizar la señalada Resolución.

3. A su vez, dicho Proyecto fue presentado al Comité Ejecutivo, durante su LXI reunión (Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002), en donde acordó que se analice dicha Recomendación tomando en cuenta el Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional y el Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita de la OACI (Doc 8973/5), a efectos de que no exista duplicidad con otras normas.

Tabla comparativa

4. La Secretaría revisó los citados documentos y preparó la tabla que se acompaña como **Adjunto 1**, en la que se comparan las medidas sugeridas en el Anexo 17 y el Manual de Seguridad (Doc 8973/5) con las que aparecen en el Proyecto de Recomendación. Para facilitar el análisis, en la tabla se han presentado los temas en función al ordenamiento del Anexo 17 y el Manual de Seguridad.

5. En términos generales, se puede concluir que las medidas sugeridas en el Proyecto de Recomendación de la CLAC referida a las “Medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas en el transporte aéreo” no están contenidas en el Anexo17 ni en el Manual de Seguridad de la OACI y a criterio de la Secretaría no afecta a otras medidas relacionadas a la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

6. Por otro lado, cabe destacar que este Proyecto de Recomendación (**Adjunto 2**) reemplaza a la Recomendación A8-1 que se ha mantenido vigente desde la Octava Asamblea y que también fue evaluada por el Grupo que actualizó la normatividad de la CLAC, el mismo que en su oportunidad lo consideró de importancia para el trabajo de la región.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

7. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la presente, intercambiar criterios y analizar el Proyecto de Recomendación **adjunto**, a fin de someterlo a consideración del Comité Ejecutivo para su ulterior aprobación por la Asamblea.

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
4.1 Objetivos 4.1.1 Cada Estado contratante adoptará medidas para evitar se introduzcan por cualquier medio, a bordo de las Aeronaves al servicio de la aviación civil internacional, armas explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte y tenencia no estén autorizados	4.1 Generalidades 4.1.1 Como se ah indicado anteriormente. La inspección de las personas transportadas a bordo de aeronaves y de su equipaje de mano es una de las medidas fundamentales para impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave de transporte de pasajeros armas, objetos que pudieran utilizarse como armas u otros artefactos peligrosos. Estas medidas son necesarias en todos los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional y si las amenazas lo justifican, pueden extenderse a la inspección del equipaje facturado de los pasajeros.	X - AUTORIDAD 30. La experiencia de algunos países miembros de la CLAC, recomienda la conveniencia de establecer una coordinación de autoridades para la seguridad y vigilancia de los aeropuertos. Esta coordinación deberá realizarse a nivel de las diferentes instituciones que cumplen funciones en dichos aeropuertos, bajo un control unificado. El ámbito de la competencia de la autoridad coordinada sería el aeropuerto. En determinados países existe una "autoridad única" con competencia en la seguridad y vigilancia aeroportuaria.
4.3 Medidas relativas a los pasajeros y su equipaje de mano 4.3.1 Cada Estado contratante establecerá medidas para garantizar que se inspeccione a los pasajeros de origen y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que realiza operaciones de la aviación civil internacional.	4.2 Inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano Principios 4.2.1 Se reconoce que la inspección y el registro de los pasajeros y de su equipaje de mano son parte esencial de las medidas de protección propugnadas por la OACI. A este elemento esencial se le ha prestado particular atención en numerosas resoluciones de la Asamblea, decisiones del Consejo, documentos técnicos, reuniones y seminarios. En el otoño de 1992, el 29° período de sesiones de la Asamblea ratificó la importancia de esta medidas en la Resolución A29-5 (véase la Parte II). 4.2.2 La inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano puede realizarse mediante detectores de metales, aparatos de rayos X y otros dispositivos, o mediante el registro manual o una combinación de ambos procedimientos. En interés de la facilitación y para reducir el número de pasajeros y la cantidad de equipaje de mano que se somete al registro manual, la experiencia ha demostrado que	IV - PASAJEROS 11. En el caso de los pasajeros debe realizarse un control documentario al momento de la presentación del pasaje y equipaje ante la aerolínea, otro ante las autoridades migratorias y una inspección al momento del ingreso a la zona estéril por las autoridades nacionales, procedimiento que deberá repetirse tantas veces como el pasajero salga de la misma. De acuerdo a las condiciones locales puede determinarse la necesidad de una segunda inspección del pasajero y su equipaje de mano al momento del embarque. Para estos controles las autoridades pertinentes utilizarán los mejores medios a su alcance a fin de establecer la posibilidad que el pasajero lleve ocultamente droga en su cuerpo, vestimenta y/o equipaje de mano. 12. A bordo de la aeronave, la tripulación deberá observar la conducta de los pasajeros y verificar si presentan características de comportamiento que lo podrían sindicar como sospechoso de tráfico de drogas. A tal efecto la

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
	deberían usarse habitualmente dispositivos de inspección. En caso necesario, debería incrementarse el número de puestos de inspección. 4.2.3 Estos procedimientos habrán de aplicarse a todos los vuelos internacionales y a los vuelos interiores que conecten con los internacionales. Según la experiencia de algunos. Estados, debe aplicarse el mismo procedimiento a todos los vuelos interiores. En este último caso, es la autoridad de seguridad competente la que deberá determinar la aplicación de dicha medida basándose en la evaluación de la amenaza reinante. 4.2.4 La primera oportunidad que generalmente se ofrece para la inspección de los pasajeros y de su equipaje es cuando éstos llegan al mostrador de billetes del explotador para presentarse o comprar un billete inmediatamente antes del vuelo. En este lugar puede efectuarse una primera observación o inspección mediante procedimientos tales como la aplicación de métodos concebidos para identificar personal equipaje que deban examinarse con especial atención. A veces, esto puede llevar a que se les exija prueba de identidad y a aislar el equipaje facturado y de bodega en el mostrador de presentación para tramitarlo de forma especial. El procedimiento debe comprender también preguntas a determinados pasajeros para asegurarse de que el equipaje facturado y de bodega lo empaquetó personalmente el pasajero. Será, por consiguiente, necesario alertar al personal del puesto de inspección de pasajeros o avisarle por anticipado qué personas es necesario inspeccionar con especial atención. Esto puede efectuarse acompañando al pasajero, notificando previamente al puesto de inspección o marcando el billete o la tarjeta de embarque con una señal convenida de antemano.	tripulación de cabina debe ser adecuadamente entrenada. V - EQUIPAJE 15. El equipaje de mano se inspeccionará de acuerdo a lo señalado en el punto IV, 10. VII - CASOS ESPECIALES 27. Sea cual fuere la ubicación en el aeropuerto de las tiendas de venta de objetos libres de impuestos, los objetos ahí adquiridos deberán ser controlados por la autoridad pertinente antes de su embarque en la aeronave III – TRIPULACIÓN 9. La tripulación de las aeronaves deberá ser sometida a una revisión igual a la que se aplica a los pasajeros.

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
	4.2.5 La norma fundamental es que todos los pasajeros y todo su equipaje de mano deben ser objeto de inspección antes de que se le permita tener acceso a una aeronave o a áreas estériles. 4.2.6 Muchos estados pueden decidir que se aplique esta regla a la tripulación y a toda persona que haya de entrar en una aeronave. 4.2.7 Debe prohibirse el paso a toda persona que se niegue a someterse a la inspección antes de embarcar o de entrar en una aeronave.	
	Personalidades y casos especiales 4.2.57 Aunque un Estado pueda otorgar a determinados pasajeros inmunidad diplomática según el Convenio de Viena, esas personas deberían someterse a la inspección rutinaria previa al embarque. No obstante, no tienen que someterse a registro manual las valijas diplomáticas precintadas que lleven consigo. Los demás bultos de mano tienen que tramitarse en la forma habitual. 4.2.58 Algunos Estados mantienen que, si bien la exención de registro manual de las valijas diplomáticas se ajusta al párrafo 3 de Artículo 27 del Convenio de Viena sobre relaciones diplomáticas (18 de abril de 1971), las disposiciones de dicho Convenio no excluyen que se inspeccione el contenido de dichos bultos mediante rayos X o por otros métodos. Otros Estados defienden la opinión contraria. Como este asunto es muy delicado y no existe consenso general, se recomienda que la decisión de inspeccionar mediante rayos X o por otros procedimientos las valijas diplomáticas quede a criterio de los niveles de decisión más altos del Estado.	VII - CASOS ESPECIALES 26. En el caso de diplomáticos, correos diplomáticos y en general de personas que viajan premunidas de pasaportes diplomáticos u oficiales, así como en el caso de las valijas diplomáticas, se les dará el tratamiento que les corresponda de conformidad al Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961 y a los instrumentos multilaterales, bilaterales y nacionales que rijan sus correspondientes privilegios e inmunidades.

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
	4.2.59 Algunos Estados permiten eximir del trámite de inspección a los jefes de Estado visitantes y a su comitiva, así como también a los jefes de misiones diplomáticas. Debe notificarse previamente al explotador y a los servicios de seguridad de aeropuerto los arreglos de viaje hechos para dichas personas, a fin de que no surjan inconvenientes. Los arreglos con respecto a dichas personas deberían exigir que se las escolte a través de la terminal de pasajeros hasta la aeronave. Esas excepciones deberían limitarse estrictamente. En muchos casos el nivel de seguridad proporcionado al jefe de Estado y al equipaje antes de su llegada al aeropuerto puede ser suficiente para cumplir con los requisitos de inspección de los pasajeros. Véase al respecto 4.2.60.	
4.3 Medidas relativas a los pasajeros y su equipaje de mano 4.3.2 Cada Estado contratante se asegurará de que los pasajeros que se transborden a otro vuelo o estén en tránsito, así como sus equipajes de mano, se sometan a controles de seguridad adecuados para evitar que se introduzcan artículos no autorizados a bordo de una aeronave destinada a operaciones de la aviación civil internacional.	4.3 Control de los pasajeros inspeccionados Pasajeros en transito o transferencia de otro vuelo 4.3.2 Deben tomarse precauciones especiales para controlar a los pasajeros y al equipaje en transito o transferencia a otro vuelo, entre ellas la vigilancia de las zonas de tránsito (salas de llegada y salida), las áreas de depósito y de selección de equipajes. Cuando un pasajero en tránsito o de transferencia haya tenido acceso a las áreas de equipaje facturado o de reunión del equipaje, deberá ser sometido nuevamente a inspección antes de que se embarque o tenga contacto con otros pasajeros ya inspeccionados.	VIII – MEDIDAS A APLICAR A LAS AERONAVES EN TRÁNSITO 28. Deberán adoptarse en las aeronaves en tránsito medidas similares a las mencionadas en los acápites anteriores.

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
4.4 Medidas relativas al equipaje de bodega 4.4.1 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que el equipaje de bodega se somete a controles de seguridad apropiados antes de embarcarlo a bordo de una que realiza operaciones de aviación civil internacional	4.5 Equipaje facturado Principios 4.5.1 una de las medidas para el control de seguridad consiste en inspeccionar el equipaje facturado mediante detectores de rayos X y/o detectores de vapores de explosivos y/o detectores de neutrones y/o perros entrenados. Para que este control de seguridad sea completo debe también asegurarse de que: a) solamente se transportan a bordo equipaje inspeccionado y/o controlado, con exclusión de cualquier otra pieza de equipaje; y b) respecto a los pasajeros que sean propietarios de equipaje que ellos mismos hayan entregado, la inspección del equipaje facturado puede realizarse antes, durante o después de los trámites de facturación. 4.5.3 Solo de deberá aceptarse el equipaje facturado de las personas que sean verdaderamente pasajeros, provistas de un billete válido y expedido por un agente acreditado o un representante autorizado del explotador. Será necesario estatuir los procedimientos necesarios para evitar que se embarque equipaje facturado que no se tramite de conformidad con los procedimientos de seguridad del explotador. Estos tendrán que ajustarse a lo previsto en el Anexo 17, que recomienda que se tomen medidas para impedir la introducción clandestina de explosivos o artefactos incendiarios a bordo de las aeronaves. Procedimiento de cotejo de los pasajeros con el equipaje 4.5.21 La autoridad competente exigirá a los explotadores que se aseguren de que el equipaje facturado transportado en la aeronave pertenece a los pasajeros que viajan en ese vuelo. Esta es una medida muy importante para la protección contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil. Deberían	V - EQUIPAJE 13. El equipaje será controlado por personal competente y especializado. 14. El control del equipaje a despachar debe referirse a los siguientes aspectos: a) Verificar que el equipaje tenga tarjeta de identificación, con nombre, dirección y teléfono permanentes del pasajero. b) Colocar talón numerado en cada pieza del equipaje y entregar la contraseña respectiva al pasajero. c) Controlar el mismo, a fin de detectar la eventual presencia de drogas, por medios manuales, electrónicos, radiológicos, pruebas de laboratorio, perros detectores u otros métodos que pueda proporcionar la tecnología contemporánea. d) Como medida complementaria y para mayor seguridad se podrá sellar el equipaje de acuerdo a los procedimientos internos de la empresa aerotransportadora. 16. Deberá verificarse que el pasajero que despachó el equipaje se embarque en la aeronave y termine su viaje en ésta. En caso contrario, se procederá a retirar el mismo de bodega y disponer la investigación pertinente.

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
	elaborarse procedimientos para recuperar prontamente el equipaje de los pasajeros que se presenten y no acudan al embarque. Este requisito de cotejo de los pasajeros con el equipaje debería aplicarse independientemente de otras medidas de seguridad dirigidas a asegurar que el equipaje facturado no contenga ningún explosivo ni artefactos explosivos. Inspección del equipaje facturado	
4.5 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos 4.5.1 Cada Estado contratante asegurará que en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional se aplican medidas para custodiar la carga, equipaje, correo, suministros y piezas de repuesto que sean trasladados al aeropuerto para ser transportados en aeronaves, a fin de proteger a las mismas contra actos de interferencia ilícita. 4.5.2 Cada Estado contratante adoptará medidas para asegurar que se someten a controles de seguridad apropiados la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso y el correo que hayan de transportarse en vuelos de pasajeros.	4.6 Carga, correo, mensajería y suministros del explotador Generalidades 4.6.1 Es necesario reducir los riesgos de las aeronaves en los vuelos internacionales que transportan pasajeros mejorando las prácticas de seguridad habituales, conservando al mismo tiempo el concepto de aumentar la seguridad cuando haya una amenaza concreta. En consecuencia, la autoridad de seguridad competente debe asegurar la aplicación de los controles de seguridad a toda la carga. Estos controles de seguridad serán una combinación de procedimientos de inspección y administrativos. Deberá ponerse cuidado en establecer la responsabilidad por la seguridad de todos los envíos de carga. Debería hacerse expresamente responsable a las líneas aéreas, los principales agentes expedidores de carga, las administraciones de correo y las compañías de servicios de mensajería. A estas entidades debería exigírseles, entre otras cosas, cumplir las siguientes condiciones: a) definir un programa de procedimientos para las operaciones y someterlo a la aprobación de la autoridad de seguridad competente; b) prescribir un sistema de inspección periódica de los procedimientos para las operaciones por parte de autoridad de seguridad competente;	VI - CARGA 17. La prevención y el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea, utilizando la forma de carga deben empezar en el momento mismo en que el exportador comercial o el agente de carga se pone en contacto con la compañía aérea, a fin de determinar su existencia real, referencias comerciales, idoneidad y antecedentes de la empresa y de los miembros de su directorio y altos funcionarios. 18. Las autoridades correspondientes deberán ejercer un especial control sobre el personal que transporta dicha carga desde los depósitos del exportador o del agente de carga hasta el aeropuerto. Este personal debe pertenecer a empresas ampliamente reconocidas en el medio, de sólida reputación moral y económica. Dicho personal debe usar permanentemente el uniforme de su empresa y poseer una tarjeta de identificación. 19. Durante toda la operación de carga y descarga de la aeronave deben encontrarse presentes, un funcionario de la empresa aérea transportadora y la autoridad local para fines de vigilancia y control. 20. Si se recibe una denuncia de presencia de drogas en equipaje o carga, en una aeronave en vuelo, se hará conocer de inmediato a las estaciones en tránsito y de destino, para el chequeo correspondiente y para que

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
	c) mantener locales e instalaciones de transporte seguro; y d) establecer un programa de instrucción en seguridad para el personal, aprobando por la autoridad seguridad competente, que debería incluir instrucción de actualización en períodos precisos. Almacenamiento 4.6.16 Los explotadores y quienes hayan sido designados como expedidores reconocidos deberían adoptar medidas de seguridad para proteger la carga, los paquetes de mensajerías expresos, las encomiendas y el correo después de que los hayan recibido. Transporte y embarque 4.6.27 También deberían tomarse precauciones para proteger el equipaje, la carga, el correo y los suministros durante su transporte entre los edificios terminales, las aeronaves y los aeropuertos. Se recomienda que, siempre que sea posible, se empleen para el transporte vehículos y remolques cerrados y bajo llave. Cuando los vehículos cargados o parcialmente cargados estén detenidos, deberían estar protegidos contra una posible intromisión.	los Jefes de Aeropuerto informen a las autoridades de aduana. 21. La tecnología moderna impone la utilización de contenedores para el transporte de carga. En consecuencia se recomienda su utilización, pues ellos pueden precintarse y sellarse. En caso que las características de la bodega de carga de la aeronave no permitan su uso, o éste sea muy costoso para la empresa aerocomercial, deberán utilizarse procedimientos lo más similares a los empleados con los "containers". 22. De permitirlo así, la estructura interna del compartimiento de carga de las aeronaves debe cerrarse y precintarse bodega por bodega, al concluir la labor de carga en cada una de ellas. De no ser así, este precintado y sellado, debe procurar cubrir la carga colocada en la aeronave. 23. La carga deberá ser controlada, asignándole una mayor o menor prioridad, según sus propias características. 24. En lo que se refiere a la carga seca, ésta debe recibirse con 24 horas de antelación al embarque, a fin de descartar cualquier ilícito que exista en ella. La carga perecible debe recibirse con un tiempo mínimo necesario de anticipación, pudiendo este límite variar de acuerdo con las características de volumen del envío, de forma que exista el tiempo necesario para su adecuado control, pesaje y la verificación de su correspondiente identificación y embalaje. En cuanto al correo, recibirá el mismo tratamiento que la carga perecible. 25. A fin de ejecutar el procedimiento indicado, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
		a) El personal que interviene debe ser identificado, autorizado y calificado por las autoridades pertinentes, incluyendo el personal de los vehículos de transporte y tramitadores. b) Las bodegas deben disponer de dispositivos de seguridad físicos y electrónicos, de ser estos últimos posibles. Nos referimos a un adecuado cercamiento exterior, de preferencia enmallado metálico, iluminación suficiente tanto al interior como al exterior, etc. Cuando la infraestructura de la zona de carga lo requiera, se deberá instalar un circuito cerrado de televisión. c) El representante del exportador, agente de carga o usuario, deberá ser perfectamente identificado a través de documentos personales, y se recomienda el uso de cámaras especiales con las que se fotografíe al mismo y a su respectiva declaración de la carga. d) Deberá controlarse que no existan discrepancias notorias entre la naturaleza de la carga y el peso observado. De existir tal discrepancia se procederá a su rechazo o a la verificación ocular de su contenido. e) Una vez verificada la carga y autorizado su embarque, no podrá salir bajo ninguna circunstancia de su respectiva bodega sino hasta el mismo momento de su embarque en la aeronave. f) Al momento de ser depositada la carga en los contenedores o paletas se procederá al control antidroga. A tal efecto, se utilizarán los medios más efectivos de que se disponga. g) Es indispensable la confrontación del número de piezas que figuran en el manifiesto de carga con aquel que se embarca en la aeronave.

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
4.2 Medidas relativas a las aeronaves 4.2.1 Cada Estado contratante asegurará que se lleven a cabo las verificaciones de seguridad de las aeronaves que originan el vuelo y están asignadas a servicios internacionales.	4.7 Protección de las aeronaves Aviación comercial - Vigilancia y protección 4.7.6 En circunstancias normales, las aeronaves son centros de actividad considerable durante la mayor parte del tiempo que permanecen en tierra. Los equipos que trabajan en las aeronaves deberían interceptar el paso de toda persona que no tenga derecho a estar a bordo o en la proximidad inmediata. No obstante, es conveniente, especialmente en circunstancias que requieran un mayor grado de seguridad, que una persona determinada esté a cargo de la seguridad de la aeronave durante ese tiempo y pueda pedir explicaciones a personas desconocidas en estén en la proximidades de la aeronave, o en la misma. 4.7.9 Debería disponerse de una lista de verificación para el registro de aeronaves con fines de seguridad (Apéndice 9). Convendría que los explotadores suministraran a sus tripulaciones de vuelo instrucciones y textos de orientación similares. 4.7.25 Debería ponerse especial cuidado en cerciorarse de que solamente se permita tener acceso a una aeronave a los miembros de la tripulación y a las personas que sean verdaderamente pasajeros. Esta medida debería aplicarse a todos los vuelos y no solo aquellos que estén bajo amenaza. Cuando se proporcione a los pasajeros transporte por tierra hasta la aeronave, los delincuentes podrían utilizar vehículos asignados a otros vuelos como medio de transporte a la aeronave amenazada o hasta las proximidades de su puesto de estacionamiento. (Este aspecto debería ser responsabilidad del explotador.)	II - AERONAVES 5. Al arribo de una aeronave a un aeropuerto, deben aproximarse a ella, sólo las personas encargadas de la atención de las aeronaves, las autoridades y los funcionarios de las empresas aerocomerciales, debidamente autorizados y en el menor número posible. Desde un primer momento la aeronave debe recibir una adecuada vigilancia y protección. IX – ACCIONES AL MOMENTO DE LLEGAR LA AERONAVE AL AEROPUERTO DE DESTINO 29. En el aeropuerto de destino, los funcionarios de la empresa transportadora deben brindar toda su colaboración a las autoridades locales con miras a evitar el retiro de un posible envío ilegal y su ingreso a dicho país.

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
	Registro de aeronaves 4.7.32 Para los vuelos de origen, el control de aeronaves debería incluir una inspección de seguridad antes del embarque de los pasajeros, la carga y el equipaje. A fin de prevenir el acceso no autorizado, no deberían dejarse sin vigilancia las aeronaves “en servicio”. Las aeronaves que no estén “en servicio” deberían tener todas las puertas de acceso cerradas, no tener escalerillas ni pasarelas telescópicas de embarque y deberían estar estacionadas en zonas controladas y bien iluminadas. Las personas que presten servicios a las aeronaves debe poder identificarse como personal autorizado y ser sometidas a los procedimientos de control de acceso. Deberá notificarse a las autoridades de seguridad la presencia de cualquier persona que no se identifique de dicha manera. Si se hubiera dejado desatendidas las aeronaves y alguien hubiera podido tener acceso no autorizado a las mismas, será necesario tomar precauciones respecto a tales aeronaves antes del vuelo. A fin de fomentar la eficacia de los registros de seguridad, los explotadores deberían dar a los equipos la instrucción y orientación pertinentes en la materia. En el Apéndice 9 figura una lista de verificación para el registro de aeronaves con fines de seguridad. Es conveniente que los explotadores preparen una “Lista de verificación para el registro de las aeronaves antes del vuelo con fines de seguridad” y una “Lista de verificación para el registro de aeronaves con fines de seguridad para emergencias” para cada tipo y configuración de aeronave utilizada, a fin de que la tripulación pueda llevar a cabo rápidamente los procedimientos necesarios. El registro de aeronaves que presente gran riesgo debería llevarlo a cabo personal de seguridad entrenado y competente asistido por la tripulación de la aeronave con apoyo de ingeniería aeronáutica. En situaciones de gran riesgo, es esencial efectuar el registro de las aeronaves en las escalas de tránsito y, dependiendo de las	II - AERONAVES 6. Consecuentemente, antes de la partida del avión y previo a que los pasajeros aborden la aeronave, funcionarios de la empresa deberán efectuar una inspección interior y exterior de la aeronave, de todo lo cual deberá quedar constancia en documento debidamente firmado. 7. Las empresas aéreas -según sus modalidades operativas- establecerán un sistema que permita conocer la relación de todas las personas que de una u otra forma han tenido acceso a la aeronave. 8. Antes de la partida de la aeronave, deberá efectuarse una verificación final para comprobar que se han registrado todos los procedimientos establecidos, entregándose los documentos a un miembro de la tripulación para ser enviados a la estación de destino conjuntamente con la documentación de vuelo (General Deck). Esta documentación puede ser: - hoja de control de inspección de aeronaves - hoja de personal asistente al vuelo - hoja de control anti-narcóticos - hoja de control de equipaje

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
	circunstancias, puede considerarse necesario para los otros vuelos.	
4.7 Medidas relativas al control del acceso 4.7.1 Cada Estado contratante asegurará el establecimiento de zonas de seguridad restringida en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional y la aplicación de procedimientos y sistemas de identificación a las personas y los vehículos	4.10 Control de acceso Zonas de seguridad restringidas - principios 4.10.1 La seguridad de la parte Aeronáutica de un aeropuerto es la preocupación principal puesto que las aeronaves y la mayoría de las instalaciones críticas están situadas en ella. En vista de la vulnerabilidad de esta zona es necesario establecer procedimientos para impedir la entrada en la parte aeronáutica de personas o vehículos no autorizados. Estos procedimientos generalmente corresponden a dos categorías: a) Zonas de seguridad restringidas claramente delineadas por suficientes barreras para impedir el acceso inadvertido y disuadir el acceso premeditado, y con procedimientos de control para impedir la entrada no autorizada de peatones y vehículos por puntos de acceso esenciales aprobados; y b) Sistema de permisos para facilitar el acceso de las personas y vehículos autorizados a dichas zonas de seguridad restringidas, y hacer que las personas y vehículos que no ostenten los permisos en dichas áreas puedan ser identificados más fácilmente.	I – MEDIDAS EN EL AEROPUERTO DONDE SE ORIGINA EL VUELO 1. Restringir el acceso a las zonas estériles del aeropuerto, permitiéndose el ingreso tan sólo de los pasajeros y personas que en el ejercicio de sus funciones estén debidamente autorizadas. 2. El acceso a las plataformas de los aeropuertos, lugar de carreteo de las aeronaves, depósitos de carga, etc., debe ser restringido exclusivamente para los funcionarios del aeropuerto de las empresas aerocomerciales, autoridades policiales, aduaneras, etc., que en razón de sus funciones deban ingresar a ellas, debidamente uniformados y/o identificados con la correspondiente tarjeta de identificación, anotándose el nombre, la función que desempeña, motivo, hora de ingreso y salida de dichos lugares. Esta tarjeta de identificación deberá ser otorgada únicamente por la autoridad aeroportuaria. 3. Es absolutamente necesario ejercer el más estricto control en la selección del personal con acceso a las plataformas exteriores y lugares similares de los aeropuertos. Este control debe ser continuo y permanente a efectos de comprobar su identificación; y debe incluir a quienes se encargan de todas las labores relacionadas con el arribo y partida de las aeronaves (transporte, carga/descarga, mecánicos, limpieza, etc.).
	Carteles 4.10.29 Debería darse a conocer al público, en términos generales, el programa de seguridad de la aviación civil, particularmente por cuanto se aplica a los edificios terminales de pasajeros, ya que tal conocimiento podría disuadir a posibles delincuentes.	I – MEDIDAS EN EL AEROPUERTO DONDE SE ORIGINA EL VUELO 4. En los lugares de afluencia de público y salas de embarque de pasajeros, deberían colocarse avisos y entregarse hojas volantes que adviertan a los viajeros sobre las graves consecuencias del tráfico de drogas y

TABLA COMPARATIVA

Anexo 17 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Documento 8973/5 Capítulo 4 - Medidas preventivas de seguridad	Proyecto de Recomendación A15-G
	Se recomienda la colocación de carteles adecuados en los edificios terminales de pasajeros y en las oficinas de venta de billetes del explotador y agencias de viaje. 4.10.30 Ha demostrado ser útil, particularmente, cuando ha sido necesario incrementar las medidas de seguridad, fijar carteles en los puntos estratégicos de las terminales de pasajeros con información similar a la indicada.	estupefacientes y de las sanciones que en lo penal puedan sufrir las personas enjuiciadas por delitos relacionados con dichas sustancias
	Sistema de permisos 4.10.38 Se recomienda que el organismo que haya aprobado la autoridad responsable expida a todas las personas que trabajan en el aeropuerto un permiso de identificación que deberán, por ley o reglamento, ostentar sobre sí mientras permanezcan en el aeropuerto. Todos los permisos de un aeropuerto deberían ser expedidos por un solo organismo. Esto se aplica igualmente al personal de las zonas de mantenimiento, de los edificios de servicios de aprovisionamiento, etc., ya que el control de seguridad podría ser necesario en esas zonas así como en las principales zonas de despacho de pasajeros y de aeronaves 4.10.43 Todas las compañías y organismos que operen en el aeropuerto deben responder de la validez y necesidad de los permisos antes de expedirlos a su personal. Esto supondrá su responsabilidad de efectuar indagaciones adecuadas previas al empleo, o de otro tipo, para asegurarse de que la persona en cuestión no será una amenaza para el programa de seguridad de aeropuerto. Los permisos no deberían pedirse sin tales garantías.	III – TRIPULACIÓN 10. Además del uniforme de la compañía, la tripulación usará una tarjeta de identificación que la acredite como tal, la cual deberá lucir en forma permanente en lugar visible.

**MEDIDAS PARA PREVENIR Y CONTROLAR EL TRÁFICO
ILÍCITO DE DROGAS EN EL TRANSPORTE
AÉREO REGULAR**

CONSIDERANDO que el consumo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas afecta gravemente a la población mundial, principalmente a la juventud, constituyendo un flagelo para la humanidad;

CONSIDERANDO que la Conferencia de Viena sobre uso indebido y tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, celebrada en junio de 1987, recomendó a los Estados y organismos internacionales mundiales y regionales, que estudien la aplicación de medidas para prevenir y controlar el tráfico ilícito de estas sustancias;

CONSIDERANDO que la realización de ese tráfico ilícito de drogas por vía aérea, afecta incluso al transporte aéreo regular, es interés de la CLAC colaborar en los estudios y trabajos que se vienen ejecutando en distintos foros sobre esta materia;

CONSIDERANDO que el establecimiento de adecuados procedimientos de prevención y control coadyuvará con los objetivos perseguidos por las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 17 (*Séptima Edición*) al Convenio de Aviación Civil Internacional y del Manual de Seguridad *para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* de la OACI (Doc 8973/5);

CONSIDERANDO que es voluntad indeclinable de los Estados miembros de la CLAC continuar realizando los más grandes esfuerzos en la lucha que contra el narcotráfico desarrolla la comunidad internacional;

CONSIDERANDO que para materializar este objetivo es conveniente recomendar una serie de procedimientos de aplicación uniforme en los países miembros.

LA XV ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

1. Adoptar *el siguiente conjunto de medidas* como procedimientos para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas en el transporte aéreo regular ~~el conjunto de medidas detalladas en el Anexo a la presente Recomendación:~~

(X -) AUTORIDAD

~~(30)~~1. La experiencia de algunos países miembros de la CLAC, recomienda la conveniencia de establecer una coordinación de autoridades para la seguridad y vigilancia de los aeropuertos. Esta coordinación deberá realizarse en el ámbito de las diferentes instituciones que cumplen funciones en dichos aeropuertos, bajo un control unificado. El ámbito de la competencia de la autoridad coordinada sería el aeropuerto. En determinados países existe una "autoridad única" con competencia en la seguridad y vigilancia aeroportuaria.

(IV -) INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO

(11)2. En el caso de los pasajeros debe realizarse un control documentario al momento de la presentación del pasaje y equipaje ante la aerolínea, otro ante las autoridades migratorias y una inspección al momento del ingreso a la zona estéril por las autoridades nacionales, procedimiento que deberá repetirse tantas veces como el pasajero salga de la misma. De acuerdo a las condiciones locales puede determinarse la necesidad de una segunda inspección del pasajero y su equipaje de mano al momento del embarque. Para estos controles las autoridades pertinentes utilizarán los mejores medios a su alcance a fin de establecer la posibilidad que el pasajero lleve ocultamente droga en su cuerpo, vestimenta y/o equipaje de mano.

(12)3. A bordo de la aeronave, la tripulación deberá observar la conducta de los pasajeros y verificar si presentan características de comportamiento que lo podrían sindicar como sospechoso de tráfico de drogas. A tal efecto la tripulación de cabina debe ser adecuadamente entrenada.

(27)4. Sea cual fuere la ubicación en el aeropuerto de las tiendas de venta de objetos libres de impuestos, los objetos ahí adquiridos deberán ser controlados por la autoridad pertinente antes de su embarque en la aeronave.

(9)5. La tripulación de las aeronaves deberá ser sometida a una revisión igual a la que se aplica a los pasajeros.

(VII -) Casos especiales

(26)6. En el caso de diplomáticos, correos diplomáticos y en general de personas que viajan premunidas de pasaportes diplomáticos u oficiales, así como en el caso de las valijas diplomáticas, se les dará el tratamiento que les corresponda de conformidad al Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961 y a los instrumentos multilaterales, bilaterales y nacionales que rijan sus correspondientes privilegios e inmunidades.

CONTROL DE PASAJEROS EN TRÁNSITO O TRANSFERENCIA DE OTRO VUELO

7. ***Deberán adoptarse medidas similares a las mencionadas en el acápite anterior.***

(V -) EQUIPAJE

(13)8. El equipaje será controlado por personal competente y especializado.

(14)9. El control del equipaje a despachar debe referirse a los siguientes aspectos:

- a) Verificar que el equipaje tenga tarjeta de identificación, con nombre, dirección y teléfono permanentes del pasajero.
- b) Colocar talón numerado en cada pieza del equipaje y entregar la contraseña respectiva al pasajero.

- c) Controlar el mismo, a fin de detectar la eventual presencia de drogas, por medios manuales, electrónicos, radiológicos, pruebas de laboratorio, perros detectores u otros métodos que pueda proporcionar la tecnología contemporánea.
 - d) Como medida complementaria y para mayor seguridad se podrá sellar el equipaje de acuerdo a los procedimientos internos de la empresa aerotransportadora.
- (16)10. Deberá verificarse que el pasajero que despachó el equipaje se embarque en la aeronave y termine su viaje en ésta. En caso contrario, se procederá a retirar el mismo de bodega y disponer la investigación pertinente.

(VI -) CARGA

(17)11. La prevención y el control del transporte ilícito de drogas por vía aérea, utilizando la forma de carga deben empezar en el momento mismo en que el exportador comercial o el agente de carga se pone en contacto con la compañía aérea, a fin de determinar su existencia real, referencias comerciales, idoneidad y antecedentes de la empresa y de los miembros de su directorio y altos funcionarios.

(18)12. Las autoridades correspondientes deberán ejercer un especial control sobre el personal que transporta dicha carga desde los depósitos del exportador o del agente de carga hasta el aeropuerto. Este personal debe pertenecer a empresas ampliamente reconocidas en el medio, de sólida reputación moral y económica. Dicho personal debe usar permanentemente el uniforme de su empresa y poseer una tarjeta de identificación.

(19)13. Durante toda la operación de carga y descarga de la aeronave deben encontrarse presentes, un funcionario de la empresa aérea transportadora y la autoridad local para fines de vigilancia y control.

(20)14. Si se recibe una denuncia de presencia de drogas en equipaje o carga, en una aeronave en vuelo, se hará conocer de inmediato a las estaciones en tránsito y de destino, para el chequeo correspondiente y para que los Jefes de Aeropuerto informen a las autoridades de aduana.

(21)15. La tecnología moderna impone la utilización de contenedores para el transporte de carga. En consecuencia se recomienda su utilización, pues ellos pueden precintarse y sellarse. En caso que las características de la bodega de carga de la aeronave no permitan su uso, o éste sea muy costoso para la empresa aerocomercial, deberán utilizarse procedimientos lo más similares a los empleados con los "*containers*".

(22)16. De permitirlo así, la estructura interna del compartimiento de carga de las aeronaves debe cerrarse y precintarse bodega por bodega, al concluir la labor de carga en cada una de ellas. De no ser así, este precintado y sellado, debe procurar cubrir la carga colocada en la aeronave.

(23)17. La carga deberá ser controlada, asignándole una mayor o menor prioridad, según sus propias características.

~~(24)~~18. En lo que se refiere a la carga seca, ésta debe recibirse con 24 horas de antelación al embarque, a fin de descartar cualquier ilícito que exista en ella. La carga perecible debe recibirse con un tiempo mínimo necesario de anticipación, pudiendo este límite variar de acuerdo con las características de volumen del envío, de forma que exista el tiempo necesario para su adecuado control, pesaje y la verificación de su correspondiente identificación y embalaje. En cuanto al correo, recibirá el mismo tratamiento que la carga perecible.

~~(25)~~19. A fin de ejecutar el procedimiento indicado, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- a) El personal que interviene debe ser identificado, autorizado y calificado por las autoridades pertinentes, incluyendo el personal de los vehículos de transporte y tramitadores.
- b) Las bodegas deben disponer de dispositivos de seguridad físicos y electrónicos, de ser estos últimos posibles. Nos referimos a un adecuado cercamiento exterior, de preferencia enmallado metálico, iluminación suficiente tanto al interior como al exterior, etc. Cuando la infraestructura de la zona de carga lo requiera, se deberá instalar un circuito cerrado de televisión.
- c) El representante del exportador, agente de carga o usuario, deberá ser perfectamente identificado a través de documentos personales, y se recomienda el uso de cámaras especiales con las que se fotografía al mismo y a su respectiva declaración de la carga.
- d) Deberá controlarse que no existan discrepancias notorias entre la naturaleza de la carga y el peso observado. De existir tal discrepancia se procederá a su rechazo o a la verificación ocular de su contenido.
- e) Una vez verificada la carga y autorizado su embarque, no podrá salir bajo ninguna circunstancia de su respectiva bodega sino hasta el mismo momento de su embarque en la aeronave.
- f) Al momento de ser depositada la carga en los contenedores o paletas se procederá al control antidroga. A tal efecto, se utilizarán los medios más efectivos de que se disponga.
- g) Es indispensable la confrontación del número de piezas que figuran en el manifiesto de carga con aquel que se embarca en la aeronave.

(II -) AERONAVES

Vigilancia y protección

~~(5)~~20. Al arribo de una aeronave a un aeropuerto, deben aproximarse a ella, sólo las personas encargadas de la atención de las aeronaves, las autoridades y los funcionarios de las empresas aerocomerciales, debidamente autorizados y en el menor número posible. Desde un primer momento la aeronave debe recibir una adecuada vigilancia y protección.

(29)21. En el aeropuerto de destino, los funcionarios de la empresa transportadora deben brindar toda su colaboración a las autoridades locales con miras a evitar el retiro de un posible envío ilegal y su ingreso en dicho país.

Registro de aeronaves

(6)22. Consecuentemente, antes de la partida del avión y previo a que los pasajeros aborden la aeronave, funcionarios de la empresa deberán efectuar una inspección interior y exterior de la aeronave, de todo lo cual deberá quedar constancia en documento debidamente firmado.

(7)23. Las empresas aéreas -según sus modalidades operativas- establecerán un sistema que permita conocer la relación de todas las personas que de una u otra forma han tenido acceso a la aeronave.

(8)24. Antes de la partida de la aeronave, deberá efectuarse una verificación final para comprobar que se han registrado todos los procedimientos establecidos, entregándose los documentos a un miembro de la tripulación para ser enviados a la estación de destino conjuntamente con la documentación de vuelo (General Deck).

Esta documentación puede ser:

- hoja de control de inspección de aeronaves
- hoja de personal asistente al vuelo
- hoja de control anti-narcóticos
- hoja de control de equipaje

CONTROL DE ACCESO

Zonas de seguridad restringidas

(1)25. Restringir el acceso a las zonas estériles del aeropuerto, permitiéndose el ingreso tan sólo de los pasajeros y personas que en el ejercicio de sus funciones estén debidamente autorizadas.

(2)26. El acceso a las plataformas de los aeropuertos, lugar de carreo de las aeronaves, depósitos de carga, etc., debe ser restringido exclusivamente para los funcionarios del aeropuerto de las empresas aerocomerciales, autoridades policiales, aduaneras, etc., que en razón de sus funciones deban ingresar a ellas, debidamente uniformados y/o identificados con la correspondiente tarjeta de identificación, anotándose el nombre, la función que desempeña, motivo, hora de ingreso y salida de dichos lugares. Esta tarjeta de identificación deberá ser otorgada únicamente por la autoridad aeroportuaria.

(3)27. Es absolutamente necesario ejercer el más estricto control en la selección del personal con acceso a las plataformas exteriores y lugares similares de los aeropuertos. Este control debe ser continuo y permanente a efectos de comprobar su identificación; y debe incluir a quienes se encargan de todas las labores relacionadas con el arribo y partida de las aeronaves (transporte, carga/descarga, mecánicos, limpieza, etc.).

Carteles

(4)28. En los lugares de afluencia de público y salas de embarque de pasajeros, deberían colocarse avisos y entregarse hojas volantes que adviertan a los viajeros sobre las graves consecuencias del tráfico de drogas y estupefacientes y de las sanciones que en lo penal puedan sufrir las personas enjuiciadas por delitos relacionados con dichas sustancias.

Sistemas de permisos

(10)29. Además del uniforme de la compañía, la tripulación y el personal de apoyo en el aeropuerto usará una tarjeta de identificación que la acredite como tal, la cual deberá lucir en forma permanente en lugar visible.

Esta Recomendación reemplaza a la Recomendación A8-1.