



**ESPECIALIDAD PARA VIGILANTE DE SEGURIDAD**  
**SERVICIO DE VIGILANCIA**  
**EN**  
**AEROPUERTOS**

**CURSO HOMOLOGADO POR EL MINISTERIO DEL INTERIOR**

**101**

**101**

## ÍNDICE

**TEMA 1.- >INTRODUCCIÓN A LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA  
>NORMATIVA NACIONAL E INTERNACIONAL EN MATERIA DE AVIACIÓN CIVIL.**

**TEMA 2.-> EL TRABAJO DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO. COMPETENCIAS DE LAS FCS. Y LA SEGURIDAD PRIVADA.  
> ESTRUCTURA DE SEGURIDAD EN LOS AEROPUERTOS: ZONAS DE SEGURIDAD.  
> PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES.**

**TEMA 3.- >CONTROLES DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS: MEDIOS TÉCNICOS UTILIZADOS.  
> RIESGOS DERIVADOS DEL ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS SIN SER INSPECCIONADOS.  
>PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA EL CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS  
> EXENCIONES A LA INSPECCIÓN; CATEGORÍAS ESPECIALES DE PASAJEROS.**

**TEMA 4.- > CONTROL DE SEGURIDAD DE EQUIPAJE Y PERTENENCIAS  
>RIESGOS DERIVADOS DEL EQUIPAJE Y PERTENENCIAS NO CONTROLADOS, NORMATIVA Y PROCEDIMIENTOS.  
>RECONOCIMIENTO DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS QUE PUEDAN ESTAR CONTENIDOS, ESCONDIDOS O CAMUFLADOS EN EQUIPAJE DE PERTENENCIAS.  
>RESTRICCIONES AL TRANSPORTE DE LÍQUIDOS.  
>CRITERIOS PARA LA INSPECCIÓN MANUAL AL EQUIPAJE DE MANO  
> REQUISITOS DE INSPECCIÓN MEDIANTE RX CONVENCIONAL O DE SISTEMAS MULTINIVEL.**

**TEMA 5.- >CONTROL DE CORREO Y MATERIAL DE COMPAÑÍAS AÉREAS, PROVISIONES DE A BORDO Y LOS SUMINISTROS DEL AEROPUERTO.  
>NORMATIVA DE REFERENCIA Y ACTORES IMPLICADOS**

>SISTEMAS DE PRECINTADO DE CAMIONES Y CONTENEDORES DE SUMINISTROS, PROVISIONES Y MATERIAL DE LIMPIEZA. CONTROL DE PRECINTOS.

TEMA 6.- >PATRULLAJE Y VIGILANCIA NORMATIVA DE REFERENCIA.

>BARRERAS FISICAS INVOLUCRADAS EN LA ZONIFICACION Y PERIMETRO DEL AEROPUERTO.

>MEDIOS TÉCNICOS DE VIGILANCIA

>LOCALIZACIÓN DE LOS PUNTOS VULNERABLES DEL AEROPUERTO.

> PROCEDIMIENTOS DE PATRULLA Y REGISTRO DE EDIFICIOS E INSTALACIONES.

> PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA EL TRATAMIENTO DE IRREGULARIDADES O INCIDENTES.

TEMA 7.- COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD.

## TEMA 1.-

### INTRODUCCIÓN A LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA:

**Los aeropuertos** son terminales en tierra donde se inician y concluyen los viajes de transporte aéreo en aeronaves.

Los aeropuertos se dividen en dos partes:

1.- **“El lado aire”** que incluye la pista; las pistas de carretero. Los hangares y las zonas de aparcamiento de los aviones

2.- **“El lado tierra”** está dedicado al pasajero, e incluye la terminal de pasajeros, comercio aduanas y servicios, estacionamiento de automóviles y demás. En el lado tierra se concentran los servicios en el manejo de los pasajeros y sus necesidades. Su principal componente es la terminal (para un aeropuerto de pasajeros) y las bodegas (para un aeropuerto de carga) Usualmente todos los aeropuertos tienen estos dos componentes.

El volumen de pasajeros y el tipo de tráfico (regional, nacional o internacional) determina las características que debe de tener la infraestructura.

Un área importante en todo aeropuerto es el denominado **centro de control** de área o ACC, en el cual se encuentran los llamados “controladores” del tráfico aéreo.

**“Pistas de despegue y aterrizaje”** Permite las operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves.

**“Grandes aeropuertos de uso civil”** Los aeropuertos de uso civil están diseñados para la atención de pasajeros y para el transporte de carga y de correo.

**“Terminal de pasajeros”** Las terminales tienen como función la conexión entre los modos de acceso, con el modo de transporte aéreo: Taxi, automóvil, autobuses, tren o metro

Las terminales tienen las siguientes dependencias: vestíbulos de chequeo, salas de embarque, bandas de equipajes, puertas de salida, zonas de

esparcimiento, restaurantes, tiendas, bancos, cajas de cambio y aparcamiento de automóviles.

Por las recientes amenazas terroristas, los controles de acceso a las aeronaves es muy estricto. Además de máquinas detectoras de metales y escáneres corporales, muchos aeropuertos poseen máquinas de rayos X para la detección de materiales peligrosos en el equipaje de pasajeros.

**“Logística y operación en aeropuertos”** Entre tales vehículos están:

- Los Tractores
- Los camiones de traslado convencional y convertible.
- Los coches de equipaje
- Los coches de equipaje
- Los camiones de alimentos
- Los automóviles de aerolínea y de servicios auxiliares.
- Los remolques de transporte de combustible
- Los camiones de drenaje.

Los vehículos aeroportuarios se desplazan por el aeropuerto a través de avenidas destinados a ellos.

**“Mantenimiento de los aviones”** Durante el periodo que la aeronave esta estacionada en tierra se le realiza un chequeo.

**“Administración de un aeropuerto”** Los aeropuertos son administrados por el Estado, el municipio o por un privado a quien se le ha dado esta tarea de concesión

**“Seguridad”** La seguridad en los grandes aeropuertos de pasajeros es un asunto muy serio, y los controles en ellos se han incrementado notablemente tras los atentados del 11 de septiembre de 2001.

Las terminales de pasajeros muy concurridas hacen uso de máquinas de rayos X, detectores de metales y animales entrenados en detectar explosivos en un pasajero, equipaje o carga.

Los vigilantes de seguridad del aeropuerto también pueden realizar una inspección manual los pasajeros o a su equipaje.

Problemas como la falta de presupuesto pueden hacer con que tales medidas de seguridad no se realicen como deberían, aumentando el riesgo de atentados o secuestros.

La seguridad aeroportuaria se refiere a las técnicas y sistemas usados para proteger a los pasajeros, personal y aeronaves que utilizan los aeropuertos de daños accidentales, maliciosos, acciones delictivas u otras amenazas.

En España, la seguridad es mantenida por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y el personal de seguridad privada.

El Cuerpo Nacional de Policía se encarga de la seguridad general y la gestión de pasaportes, así como la comprobación de la documentación personal. En Cataluña y País Vasco sus policías realizaran este tipo de competencias.

La Guardia Civil de todo el tema aduanero y de armas.

Las Policía Locales controlan los accesos al aeropuerto.

## **NORMATIVA NACIONAL E INTERNACIONAL EN MATERIA DE AVIACIÓN CIVIL.**

### **“Internacional”**

#### **Se compone de las siguientes normas**

- Anexo 17 OACI (Seguridad)
- Documento 8972 OACI Manual de Seguridad de Aviación Civil
- Documento 30 CEAC (Conferencia Europea de Aviación civil)

## **“Unión Europea”**

### **Se basa en tres normas principales:**

- Reglamentos normas de seguridad en aviación civil.
- Reglamento 300/2008
- Reglamento 185/2010

## **“Nacional”**

### **La normativa básica es la siguiente:**

- Real Decreto 550/ 2006 por el que se designa la autoridad competente; el Secretario General de Transportes (ministerio de fomento).
- Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.
- Programa Nacional de Seguridad
- Programa Nacional y Calidad
- Programa Nacional de formación.

De especial relevancia es la ley 1/2011 que modifica la 21/2003.

## TEMA 2.-> EL TRABAJO DE SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO. COMPETENCIAS DE LAS FCS. Y LA SEGURIDAD PRIVADA.

Sus funciones son las siguientes:

**“El Cuerpo Nacional de Policía”** Seguridad general en las zonas públicas y la gestión de pasaportes.

**“Guardia Civil”** Control aduanero y gestión de la intervención de Armas del aeropuerto. Seguridad en zonas restringidas y críticas.

**“Policía Local”** Las tareas de seguridad vial en el exterior del recinto aeroportuario.

**“Seguridad Privada”** Apoyo a la Guardia Civil en el control de accesos de pasajeros y al Cuerpo Nacional de Policía en la seguridad interior.

El organismo superior de control de la seguridad aeroportuaria es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (A.E.S.A.).

### > ESTRUCTURA DE SEGURIDAD EN LOS AEROPUERTOS: ZONAS DE SEGURIDAD.

El diseño de los aeropuertos deberá de tener en cuenta entre otros los siguientes requisitos:

- a.- Controles para acceso de personal.
- b.- Controles de seguridad aplicados a las personas, el equipaje de mano y facturado, la carga y el correo.
- c.- Protección y acceso controlado a las zonas restringidas de seguridad.
- d.- Uso eficaz de los equipos de seguridad.

## **PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES.**

El objetivo del SNS es contribuir a la mejora de la seguridad aérea a partir de la recepción de notificaciones enviadas por los actores involucrados en la aviación civil.

La información contenida en las notificaciones se recopila, evalúa, procesa y conserva con el fin último de prevenir accidentes e incidentes, y sin la intención de determinar culpas o responsabilidades.

### **¿Quién tiene que notificar?**

El R.D. 1334/2005 establece obligaciones explícitas de notificación tanto a personas (comandantes, controladores, personal de mantenimiento, asistencia en tierra, etc.) como en las organizaciones que, en el ejercicio de sus funciones, tengan conocimiento de los sucesos acontecidos.

### **¿Qué hay que notificar?**

Se define suceso como aquella interrupción del funcionamiento, defecto, deficiencia u otra circunstancia anormal que haya t3enido, o haya podido tener, consecuencias sobre la seguridad aérea.

Que en el caso de no ser corregido, pueden poner en peligro a las aeronaves o a las personas.

### **¿Cómo se notifica?**

Los formularios y canales de notificación de sucesos establecidos son los siguientes:

-Dirección de correo electrónico: [sucesos.aesa@fomento.es](mailto:sucesos.aesa@fomento.es)

- Número de fax 913019812
- Numero de apartado de correos 59181 Madrid 28080
- Información y consultas 913019579/ 913019581

### TEMA 3.- CONTROLES DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS: MEDIOS TÉCNICOS UTILIZADOS.

Debemos de tener en cuenta las siguientes definiciones:

**“Control de acceso”** Punto dotado de recursos humanos y técnicos, destinado a conseguir que en cada zona del aeropuerto solo se encuentren las personas y vehículos autorizados para ello.

**“Control de seguridad”** Punto dotado de recursos humanos y técnicos destinado a evitar que se introduzcan artículos prohibidos que pudieran utilizarse para cometer actos ilícitos.

**“Acceso a las zonas de operaciones”** Solo se autorizara con la correspondiente acreditación o autorización.

**“Acceso a las zonas restringidas de seguridad”** La autoridad aeroportuaria en coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado se asegurara que el acceso a zonas restringidas de seguridad este controlado. No podrá entrar ninguna persona sin autorización y no se podrán introducir artículos prohibidos ni en las zonas de seguridad ni en las aeronaves.

#### **Se instalaran puntos de control consistentes en:**

-Un sistema electrónico que restrinja el acceso a una persona cada vez, o personas autorizadas encargadas de supervisar y efectuar el pertinente control de los accesos.

#### **- El acceso autorizado a las zonas restringidas se limitara a:**

<Pasajeros provistos de tarjetas de embarque.

<Menores de 14 años que viajen solos podrán acceder acompañadas a la sala de embarque por un adulto que lleve una tarjeta.

<Personas o vehículos provistos de una acreditación

<Tripulaciones

<Personal con competencias de inspección aeronáutica de aviación civil provisto del correspondiente carné y orden de actuación.

### **> RIESGOS DERIVADOS DEL ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS SIN SER INSPECCIONADOS.**

Básicamente, el objetivo de los sistemas de seguridad que estudiamos en este apartado es impedir el acceso de armas, explosivos u otros objetos peligrosos para la integridad de la aeronave, la tripulación o los pasajeros, dentro de las zonas de seguridad. El riesgo más aparente es el uso de estos elementos en el interior de la aeronave.

### **PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA EL CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS.**

Los puntos de entrada que conducen a zonas restringidas de seguridad serán controlados por medio de: **Un control de acceso y Un control de seguridad.**

**“Acceso a zona crítica de seguridad”** Serán controladas por medio de:  
Un control de acceso y un control de seguridad.

**“Control de Seguridad en los vehículos”** Se inspeccionaran a los vehículos así como a sus ocupantes antes de autorizar su acceso a las zonas restringidas de seguridad, para asegurar que no se introducen artículos prohibidos en dicha zona.

**“Vehículos que accedan a zonas críticas”** Se inspeccionaran al 100% de los vehículos que accedan a zona crítica de seguridad. Se inspeccionara a todos los ocupantes del vehículo y se controlara que tienen su acreditación vigente.

**“Vehículos que accedan a zonas restringidas de seguridad que no sean críticas”** Se llevara a cabo mediante los criterios establecidos por la autoridad competente.

#### **EXENCIONES A LA INSPECCIÓN; CATEGORÍAS ESPECIALES DE PASAJEROS.**

**a/ Los pasajeros en transferencia y su equipaje de mano podrán quedar exentos de inspección cuando:**

-Procedan de un Estado miembro de la Unión Europea o procedan de un tercer estado en el que las normas de seguridad aplicadas hayan sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes.

**b/ Los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano podrán quedar exentos de inspección cuando:**

-Permanezcan a bordo de la aeronave o no se mezcle con los pasajeros en espera de embarcar ya inspeccionados, salvo que se incorporen a la misma aeronave.

-Procedan de un Estado miembro de la Unión Europea o procedan de un tercer estado en el que las normas de seguridad aplicadas hayan sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes.

## TEMA 4.- CONTROL DE SEGURIDAD DE EQUIPAJE Y PERTENENCIAS

**A este respecto encontramos las siguientes definiciones:**

“Equipaje de bodega acompañado” El pasajero va en la bodega junto al equipaje.

“Equipaje de bodega no acompañado” El pasajero no va en la bodega junto al equipaje.

“Equipaje de mano” El equipaje destinado a ser transportado en la cabina de una aeronave por un pasajero.

Todos los pasajeros que acceden a zonas de embarque han de pasar un control de seguridad, atravesando un arco detector de metales y pasando su equipaje de mano y el resto de sus objetos que lleven consigo. **Los pasajeros que por motivos de salud lleven implantes , marcapasos etc. deberán indicar su situación personal al servicio de seguridad para pasar los arcos detectores. El personal de seguridad podrá solicitar a los pasajeros que se descalcen.**

### **RIESGOS DERIVADOS DEL EQUIPAJE Y PERTENENCIAS NO CONTROLADOS, NORMATIVA Y PROCEDIMIENTOS. RECONOCIMIENTO DE ARTÍCULOS PROHIBIDOS QUE PUEDAN ESTAR CONTENIDOS, ESCONDIDOS O CAMUFLADOS EN EQUIPAJE DE PERTENENCIAS.**

La introducción de artículos prohibidos supone dos tipos de riesgos: el delito de contrabando y el delito de terrorismo. Por eso el equipo de seguridad deber ser capaz de reconocer a través del scanner, o a simple vista, aquellos elementos considerados de riesgo para la aeronave. **En el siguiente apartado se describen los artículos prohibidos.**

### **RESTRICCIONES AL TRANSPORTE DE LÍQUIDOS.**

La UE ha adoptado medidas de seguridad que restringen la cantidad de líquidos o sustancias de consistencia similar que los pasajeros pueden

llevar consigo cuando pasan el sistema de seguridad de los aeropuertos comunitarios.

**Únicamente está permitido llevar líquidos en el equipaje de mano en los siguientes casos:**

-Líquidos o envases individuales de capacidad no superior a 100 ml. contenidos en una bolsa de plástico transparente con sistema de apertura, cierre.

**A efectos de estas medidas se consideran líquidos:**

- Agua y otras bebidas, sopas, jarabes.
- Cremas pastas, lociones y aceites.
- Perfumes.
- Gel, como por ejemplo de ducha y champú
- Contenidos de contenedores presurizados, incluidos espuma de afeitar, otras espumas y desodorantes.
- Aerosoles.
- Cualquier otro de consistencia similar.

## **CRITERIOS PARA LA INSPECCIÓN MANUAL AL EQUIPAJE DE MANO**

De acuerdo con los criterios de la Unión Europea;  
**“el equipaje de mano”** deberá ser inspeccionado separadamente del resto del equipaje.

Del mismo modo los pasajeros que accedan al área de embarque deben pasar a través de arcos detectores de metales desprovistos de chaqueta y prendas de abrigo, y ser inspeccionados mediante el equipo de rayos X y son objeto de registros manuales aleatorios.

**“Armas de fuego y armas en general” entre otras quedan prohibidas:**

- Todo tipo de armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles, escopetas etc.)
- Reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación.
- Piezas procedentes de armas de fuego

- Pistolas de bolas
- Pistolas de juguete.
- Ballestas
- Armas y tirachinas.

**“Armas de punta afilada o borde cortante entre otras”:**

- Hachas y hachuelas
- Flechas y Dardos
- Crampones
- Arpones y jabalinas

**“Instrumentos contundentes entre otros”**

- Bates de béisbol y softball.
- Bates de criquet
- Palos de Golf
- Palos de Hockey

**“Sustancias explosivas inflamables” entre otras:**

- Municiones
- Fulminantes
- Detonadores y espoletas
- Granadas de todo tipo.

**“Sustancias químicas tóxicas entre otras”**

- Ácidos y Alcalis
- Sustancias corrosivas y blanqueadoras
- Material radiactivo
- Venenos

**“Control de seguridad de los pasajeros y del equipaje de mano”**

La inspección se realizará por alguno de los métodos siguientes:

- 1.- Inspección manual.
- b.- A través de un arco detector de metales.
- c.-Por perros adiestrados detectores de explosivos

**“Pasajeros con movilidad reducida”**

Su equipaje de mano será inspeccionado de la misma forma que el del resto de pasajeros.

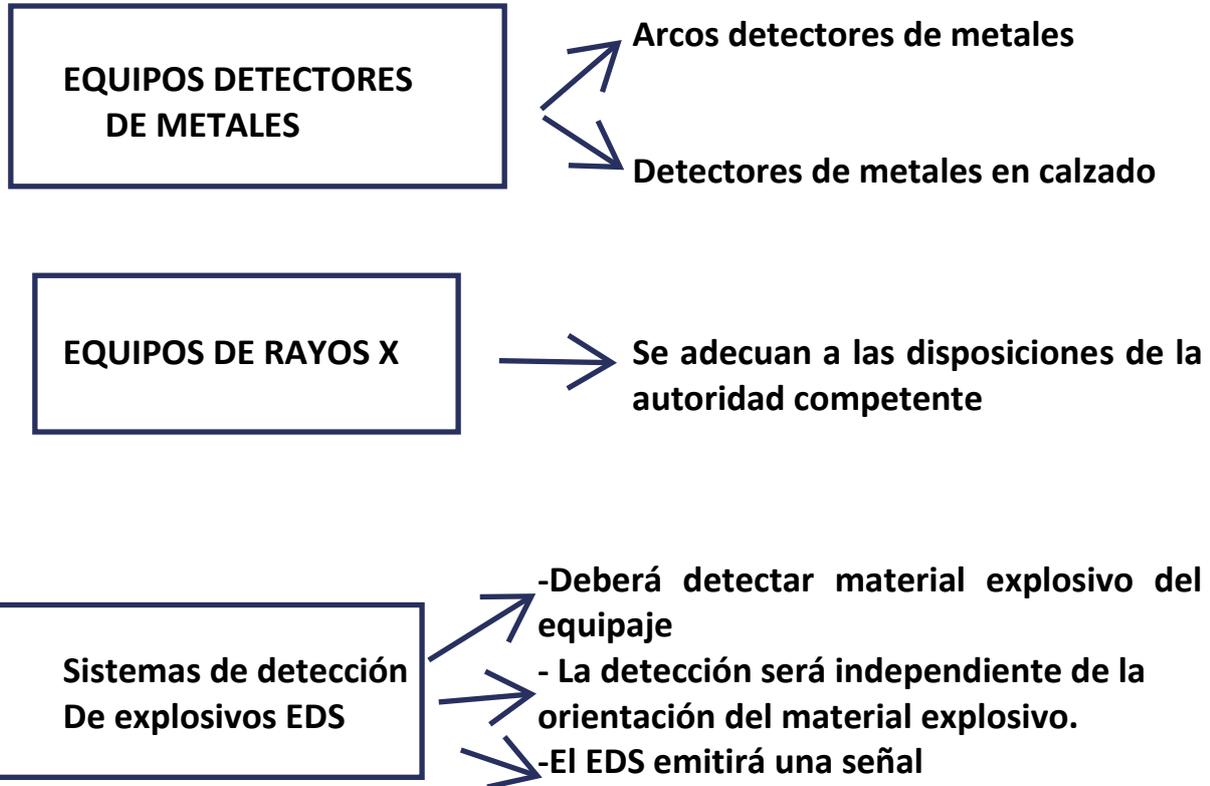
Si el pasajero utiliza una silla de ruedas, camilla, muleta o bastón, se someterá dicho objeto a inspección como equipaje de mano

Se deberá ofrecer la posibilidad de una inspección en privado a los pasajeros que presentan alguna minusvalía o para aquellos que justifiquen tal necesidad.

**REQUISITOS DE INSPECCIÓN MEDIANTE RX CONVENCIONAL O DE SISTEMAS MULTINIVEL.**

Se ajustará a lo que se determine por la legislación nacional vigente. Llegado el caso se podrán solicitar informes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

La autoridades competente realizara pruebas para comprobar el correcto funcionamiento de todos los equipos.



## TEMA 5.- >CONTROL DE CORREO Y MATERIAL DE COMPAÑÍAS AÉREAS, PROVISIONES DE A BORDO Y LOS SUMINISTROS DEL AEROPUERTO.

El siguiente capítulo describe:

Las condiciones para efectuar los controles de seguridad aplicables a la carga y el correo:

Los procedimientos para la aprobación y designación de los agentes acreditados, los expedidores conocidos y los expedidores clientes.

Las obligaciones y responsabilidades que en materia de seguridad deben cumplir las compañías aéreas, la carga y el correo por vía aérea.

### Artículos Prohibidos:

**Se consideran artículos prohibidos a efectos de la carga y el correo destinados para su transporte por vía aérea:**

a.- En relación a los envíos de carga: dispositivos explosivos e incendiarios que no se transporten conforme a las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

b.- En relación a los envíos de correo: dispositivos explosivos e incendiarios o cualquiera de sus siguientes componentes; carga primaria (detonador) y material explosivo.

### CONTROLES DE SEGURIDAD

**Aplicación:** Las compañías aéreas no aceptaran transportar una carga o correo en una aeronave a menos que ellas misma hayan realizado los controles de seguridad.

**Requisitos generales:** 1.- Todos los tipos de carga y correo serán objeto de controles de seguridad

a.- El envío haya sido sometido a los controles de seguridad exigidos por parte de un agente acreditado y haya sido protegido de interferencias no autorizadas hasta su embarque o

b.- El envío haya sido sometido a los controles de seguridad exigidos por un expedidor conocido y protegido de interferencias no autorizadas hasta su embarque o

- c.- Él envío haya sido sometido a los controles de seguridad exigidos por un expedidor cliente y protegido de interferencias no autorizadas hasta su embarque y que no sea transportado por un avión de pasajeros o
- d.- Del envío este exento de control

2.- Si se observaran signos de manipulación indebida en envíos, un agente acreditado procederá a controlarlos de nuevo antes de su embarque en la aeronave.

3.- Toda persona que tenga acceso a la carga o correo aéreos deberá:

- a.- Superar un control de antecedentes personales.
- b.- Someterse a un examen de pre contratación para garantizar una adecuada aptitud en la aplicación de los requisitos de seguridad de los envíos descritos en el presente capítulo.

**“Exenciones”** La autoridad competente determinara si puede haber envíos que podrán quedar exentos de inspección.

## **NORMATIVA DE REFERENCIA Y ACTORES IMPLICADOS**

**“Agente Acreditado”** Toda entidad que aplique los controles de seguridad deberá gozar de reconocimiento como agente acreditado. La aprobación como agente acreditado se determinara para la carga o el correo aéreo. Todo miembro reconocerá a una agente acreditado de la UE.

**Un agente acreditado podrá subcontratar; dando la siguiente información:**

- Nombre de las entidades
- Objeto de su contrato
- Identidad de la persona que ejerce la organización y dirección de cada prestación subcontratada.

## **Controles de seguridad aplicables por un agente acreditado.**

*“Aceptación de envíos”*

**1.-Origen: Entidad de procedencia**

**2.-“Autorización del transportista”**

a.-Antecedentes:

DNI

Pasaporte

Permiso de Conducción

NIE

b.- Comprobación: El agente acreditado deberá conservar la información utilizada para la autorización e identificación del transportista.

c.- Transportista habitual: una verificación inicial satisfactoria de la identidad del transportista que realiza entregas frecuentes.

**3.- *Envíos seguros:*** Una verificación inicial satisfactoria de la identidad del transportista que realiza entregas frecuentes desarrollados por un agente acreditado.

**4.- *Envíos no seguros:***

a.- Al aceptar envíos no sometidos a todos los controles de seguridad exigidos, el agente acreditado deberá:

-Asegurar que sean sometidos a inspección acorde a lo dispuesto o

-Entregar los envíos a otro agente acreditado para garantizar la aplicación de los controles de seguridad definidos.

## **SISTEMAS DE PRECINTADO DE CAMIONES Y CONTENEDORES DE SUMINISTROS, PROVISIONES Y MATERIAL DE LIMPIEZA. CONTROL DE PRECINTOS.**

**“Precinto”** El propósito de un precinto es el evidenciar la violación del mismo.

### **“proceso de compra y almacenamiento”**

#### **“proceso de compra”**

La responsabilidad de la compra siempre debe de corresponder a una sola persona. Todos los pedidos se harán desde la oficina central. Al fabricante de los precintos se le deben dar instrucciones para el envío. En cada precinto se marcará el nombre de la compañía. Cada factoría debe de ser codificada por letra, número o color.

#### **“proceso de almacenamiento”**

Todos los precintos y mecanismos de seguridad serán almacenados en un área controlada, para impedir que personas no autorizadas los obtengan para su uso legal.

#### **“Registro de Salidas”**

Controlar en un libro registro la salida de los precintos y en otro su entrada. No usar libros de hojas cambiables.

El registro de salida englobará los siguientes datos:

- La fecha y hora
- Número del camión
- El destino de la carga
- Nombre de la persona que aplica el precinto
- Nombre del conductor

Si el conductor no forma parte de la empresa el recuento del inventario se hará en presencia del representante de la empresa expedidora.

**“Aplicación”**

Para mantener un control sobre el sistema de precintaje, todos los precintos deben ser correctamente aplicados y comprobados por una persona de seguridad.

**Serán utilizados para la aplicación de los siguientes procedimientos:**

- En puertas laterales como traseras
- Correr la tira del precinto a una sola vez a través del pasador.
- Escuchar el clic cuando la punta del precinto sea insertada en el casquillo.
- Para asegurar la eficacia del precinto tirar de la tira del precinto y girar la sección del precinto que ha sido insertada en el mecanismo de cierre.

**“Procedimientos de entrada” Todos los transportistas entregaran sus pases de entada al personal de control****El personal de control llevara un control sobre la siguiente información:**

- Número de tractor
- Número del contenedor
- Número del precinto, color y código
- Nombre del transportista y numero de licencia del conductor.
- Fecha y hora

El personal de control tendrá precintos de diferentes colores a su disposición que le permitirán comprobar las cargas fácilmente.

Todos los reconocimientos e harán en presencia de otro oficial de seguridad.

**“Rotura de precintos”**

Si es necesario romper el precinto antes de que llegue a su destino final, deberá ser controlada la siguiente información especialmente en las estaciones de carretera:

- Nombre de la persona que ha roto el precinto.
- La razón por la que se rompe el precinto
- Hora y fecha en que el precinto fue roto
- El número de serie del precinto
- El número de serie del precinto nuevo
- Nombre de los testigos que ha presenciado la rotura del precinto, si es procede.

**“Eliminación de precintos y control de entadas”**

**Para retirar un precinto se recomiendan los siguientes procedimientos:**

- Desprecintara solo el personal de seguridad autorizado
- En el libro de entrada se registrara el nombre, el número de serie que aparece en el precinto.
- Comparar el nombre, número de serie y toda la información codificada.
- Tirar del precinto y girar a derecha e izquierda para asegurarse de que la cabeza del precinto no ha sido violada.
- Todos los envíos recibidos con un precinto violado debe de ser registrados.
- Cualquier evidencia de robo será transmitida al departamento de seguridad.

## **TEMA 6.- PATRULLAJE Y VIGILANCIA NORMATIVA DE REFERENCIA**

Las tareas de patrullaje y vigilancia interior del aeropuerto se encuentran reguladas en la resolución de 16 de julio de 2012 de la Secretaría General de Transportes.

### **BARRERAS FISICAS INVOLUCRADAS EN LA ZONIFICACION Y PERIMETRO DEL AEROPUERTO.**

Para la protección perimetral de la zona de operaciones, se deberá de disponer de un cerramiento de seguridad, de altura suficiente aprobado por la autoridad competente.

### **MEDIOS TECNICOS DE VIGILANCIA**

**Se componen de tres tipos de sistemas:**

- Circuito Cerrado de Televisión
- Sistema de Control de Accesos
- Seguridad Perimetral

### **LOCALIZACION DE LOS PUNTOS VULNERABLES DEL AEROPUERTO.**

**Los puntos más vulnerables de un aeropuerto son:**

- Vallado perimetral anti-intrusión.
- Controles de acceso apoyados en detectores de metales, de explosivos, rayos x etc.
- Zona de control de vehículos
- Otras zonas en general, todas las zonas de actividad dentro del aeropuerto ha de ser controlada mediante presencia humana.

## **PROCEDIMIENTOS DE PATRULLA Y REGISTRO DE EDIFICIOS E INSTALACIONES.**

### **a/ Serán vigiladas por patrullas las siguientes zonas:**

-Los límites entre el lado tierra (incluyendo el vallado perimetral,) la zona de operaciones, las zonas restringidas de seguridad y las zonas críticas de seguridad.

-Las áreas del terminal y adyacentes de acceso público incluido el parking y las vías de acceso.

### **Adicionalmente se diseñaran patrullas para vigilar:**

-Mediante controles aleatorios, que toda persona lleva su acreditación visible en las zonas restringidas de seguridad en las que no haya pasajeros presentes y la validez de las mismas.

-Que las autorizaciones de vehículos se llevan en un lugar visible en las zonas de operaciones, y la validez de las mismas y el equipaje facturado, la carga y el correo y material de la compañía aérea en espera de embarque en las zonas críticas de seguridad.

b/ Se efectuarán servicios de vigilancia y patrulla en virtud de un análisis de riesgos. Los servicios de vigilancia y patrulla no seguirán un patrón previsible.

c/ Se adoptaran medidas oportunas para impedir como detector accesos no autorizados.

## ***“SEGURIDAD EN LAS AERONAVES”***

### ***“Disposiciones Generales”***

-Salvo disposición contraria, toda compañía aérea velara por la ejecución de las medidas establecidas en lo concerniente a su aeronave.

-Los terceros países cuyas normas de seguridad aplicadas hayan sido reconocidas como equivalentes a las normas básicas comunes respecto a las de seguridad de la aeronave se incluyen el adjunto B.

-El gestor aeroportuario deberá informar a las compañías aéreas, si así lo solicitan, si su aeronave se encuentra o no en una zona crítica de seguridad.

### **“Cuando efectuar un registro de seguridad en las aeronaves”**

-Toda aeronave cuando llegue a una zona crítica de seguridad procedente de un tercer país no incluido en el Adjunto B se someterá a un registro de seguridad una vez desembarcados los pasajeros y descargado el equipaje de bodega.

-Toda aeronave procedente de un Estado miembro en el que hizo escala tras llegar de un tercer país no incluido en el adjunto B

### **“Como efectuar un registro de seguridad de las aeronaves”**

-La Autoridad competente aprobará disposiciones adicionales de carácter restringido aprobadas por la Autoridad competente.

## **PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA EL TRATAMIENTO DE IRREGULARIDADES O INCIDENTES.**

Ante cualquier incidencia nos remitiremos a los protocolos fijados en el Plan de Seguridad del Aeropuerto y de comunicación con FCS

## TEMA 7.- COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD.

El Personal de seguridad privada es colaborador y auxiliar de la seguridad pública, según se regula principalmente en el Real Decreto 2364/94 de 9 de diciembre (reglamento de Seguridad Privada), en la orden INT 318/2011 de 1 de febrero y en la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

En la citada orden en su artículo 32 dice:

***“EL DEBER DE COLABORACIÓN CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD, Y LAS COMUNICACIONES QUE CONTEMPLA EL ART. 66 DEL REGLAMENTO DE SEGURIDAD PRIVADA”***

En el art. 66 dice: COLABORACION CON LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD

***1.-“EL PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVADA TENDRA OBLIGACIÓN ESPECIAL DE AUXILIAR A LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD EN EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES, DE PERSTARLES SU COLABORACIÓN Y DE SEGUIR SUS INSTRUCCIONES EN REALIZACIÓN CON LAS PERSONAS, LOS BIENES ESTABLECIMIENTOS VEHÍCULOS DE CUYA PROTECCIÓN VIGILANCIA O CUSTODIA ESTUVIEREN ENCARGADOS”.***

***2.- “DEBERAN COMUNICAR A LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD CUALQUIER CIRCUNSTANCIA QUE PUEDA RESULTAR RELEVANTE PARA LA PREVENCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEGURIDAD”.***

También el reglamento en el art. 76 "PREVENCIONES Y ACTUACIONES EN CASO DE DELITO" nos indica la puesta a disposición de las FCS, de los presuntos delincuentes y elementos de prueba.

Cuando por razones del servicio haya que traspasarles tanto detenidos como elementos de prueba a las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado pasarles los detenidos y los medios de prueba se encuentran a nuestra disposición en virtud del art. 11 de la ley 2/86 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado de las CCAA y de las Entidades Locales; en las que se especifica profundamente sus competencias.

**En el art.33 de la orden dice: REQUERIMIENTO DE COLABORACIÓN**

***“EN EL CUMPLIMIENTO DE SUS RESPECTIVAS FUNCIONES, EL PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVADA FACILITARA, A LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD QUE SE LO REQUIERAN, DIRECTAMENTE Y SIN DILACIÓN, LA INFORMACIÓN O COLABORACIÓN QUE LES RESULTE NECESARIA PARA EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES”.***

**En el art. 34. CONSIDERACIÓN PROFESIONAL**

***“EL PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVADA, EN EL EJERCICIO DE SU ACTIVIDAD PROFESIONAL, RECIBIRÁ UN TRATO PREFERENTE Y DEFERENTE POR PARTE DE LOS MIEMBROS DE LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD DEL , TANTO DENTRO COMO FUERA DE LAS DEPENDENCIAS POLICIALES PUDIENDO COMPARECER EN ESTAS, CON EL UNIFORME REGLAMENTARIO SIEMPRE QUE TAL COMPARECENCIA ESTE MOTIVAS POR EL EJERCICIO DE SUS FUNCIONES”.***

Con respecto a la consideración legal en virtud del art. 32 de la nueva ley 5/2014 de Seguridad Privada nos dice:

***QUE CUANDO EL PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVADA REALICE SUS FUNCIONES EN COLABORACIÓN Y BAJO LAS INSTRUCCIONES DE LAS FCS, TENDRÁN CARÁCTER DE AUTORIDAD A EFECTOS LEGALES.***

### **PERSONAL AUXILIAR**

#### **1.- En la entrada y salida de establecimientos:**

-Apertura y cierre ordinario, sin perjuicio de que puede estar presente en dichos momentos por su especial vulnerabilidad personal de seguridad privada, en prevención de incidentes de seguridad.

-Control de entradas y salidas ordinarias de los clientes y las mercancías.

-Recepción de clientes, siempre que no existan sistemas de seguridad frente a infracciones, como por ejemplo detectores de metal.

-Recogida y custodia, en su caso de efectos portados por los visitantes (bolsos maleta etc.) que no conlleve el control interior de los efectos personales.

- Información en accesos.

#### **2.- En el interior de los establecimientos, en relación con los clientes:**

-Información, orientación y en su caso acompañamiento de clientes.

-Organización y control de la evacuación de clientes cuando se requiera por cualquier motivo.

-Exigencia del cumplimiento de las normas propias del establecimiento; (prohibición de fumar, conducta correcta de clientes, acceso a zonas prohibidas etc.) que no conlleve la realización de acciones coactivas o de control de identidad o de efectos personas que puedan incurrir en tales conductas.

### **3.- En relación con el mantenimiento del establecimiento:**

-Control de los bienes o productos existentes en el establecimiento

-Comprobación del estado y funcionamiento de las instalaciones generales que no sean propiamente de seguridad.

-Control en su caso a través de medios técnicos de los sistemas de mantenimientos (calderas, instalaciones eléctricas etc.). Que no sean de seguridad.

-Control de sistemas anti incendios.

## **PERSONAL DE SEGURIDAD PRIVADA**

### **1.- En la entrada de los establecimientos.**

-Apertura y cierre extraordinario, horario no laborable

-Control de entradas y salidas ordinarias de los clientes y las mercancías.

-Control de clientes, siempre que no existan sistemas de seguridad frente a infracciones, como por ejemplo detectores de metal.

-Recogida y custodia, en su caso de efectos portados por los visitantes (bolsos maleta etc.) cuando sea preciso el control de identidad y el interior de los efectos personales.

-Control de entradas y salidas extraordinarias de clientes -

### **2.- En el interior de los establecimientos en relación con los clientes:**

- Identificación de personas.
- Retención de personas, poniéndolas inmediatamente a disposición a las fuerzas Cuerpos de Seguridad.
- Expulsiones personas por incumplimiento de normas de establecimientos
- Control de salidas en relación con sustracciones de objetos
- Especial atención de carácter complementario en la organización y control y evacuación de visitantes
- Atención a todas las situaciones en que sean requeridos por el personal propio de establecimientos.
- 

### **3.- En relación con las instalaciones de seguridad:**

- Comprobación del estado y funcionamiento de las instalaciones de seguridad para la prevención de delitos y faltas.
- Vigilancia y control desde los medios técnicos que constituyen sistemas de seguridad contra delitos y faltas.