



**Dirección General de Aeronáutica Civil**

# **Reglamentación Aeronáutica Boliviana**

**RAB 107**

**Reglamento sobre Seguridad de la  
Aviación Civil - Aeropuerto**

---



**RAB 107**  
**Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil - Aeropuerto**

<b>Registro de Enmiendas a la RAB 107</b>				
<b>Enmienda N°</b>	<b>Página</b>	<b>Fecha de Aplicación</b>	<b>Fecha de Inserción</b>	<b>Motivo de la Enmienda</b>
2	Toda la RAB	15/01/2016	15/01/2016	Revisión y actualización de la RAB 107
3	Toda la RAB	27/11/2017	31/10/2017	Adopción de la enmienda 15 del ANEXO 17 Seguridad

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**RAB 107**  
**REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL – AEROPUERTO**  
**LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS**

<b>Lista de páginas efectivas del RAB 107</b>			
<b>Detalle</b>	<b>Páginas</b>	<b>Revisión</b>	<b>Fechas</b>
<b>SUBPARTE A</b> GENERALIDADES, DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS	107-A-1 a 107-A-6	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE B</b> AUTORIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	107-B-1	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE C</b> PROGRAMA DE SEGURIDAD	107-C-1 a 107-C-3	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE D</b> RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LOS AEROPUERTOS	107-D-1 a 107-D-4	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE E</b> MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD	107-E-1 a 107-E-18	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE F</b> PARÁMETROS PARA LA UTILIZACIÓN DE EQUIPOS DE RAYOS X	107-F-1	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE G</b> EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	107-G-1 a 107-G-2	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE H</b> CLASIFICACIÓN Y PARÁMETROS DE TRABAJO PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	107-H-1 a 107-H-4	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE I</b> CONTRATACIÓN, INSTRUCCIÓN, CERTIFICACIÓN Y RECERTIFICACIÓN DEL PERSONAL SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL. CAUSALES PARA LA SUSPENSIÓN O PERDIDA DE CERTIFICACIÓN, CONTROL Y FISCALIZACIÓN	107-I-1 a 107-I-7	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE J</b> CURSOS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL AVSEC	107-J-1 a 107-J-2	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017

**RAB 107**  
**REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL – AEROPUERTO**  
**LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS**

<b>Lista de páginas efectivas del RAB 107</b>			
<b>Detalle</b>	<b>Páginas</b>	<b>Revisión</b>	<b>Fechas</b>
<b>SUBPARTE K</b> CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	107-K-1 a 107-K-3	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE L</b> NOTIFICACIÓN E INFORME DE INCIDENTES	107-L-1	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE M</b> ACUERDOS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA ÁREAS EXCLUSIVAS	107-M-1 a 107-M-2	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>SUBPARTE N</b> INCUMPLIMIENTO A LA REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA BOLIVIANA 107	107-N-1	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>APÉNDICE – A</b> CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS	107-AP A-1 a 107-AP-A-2	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>APÉNDICE – B</b> MODELO DE PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (PSA)	107-AP B-1 a 107-AP-B-17	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>APÉNDICE – C</b> MODELO PARA EL CONTENIDO MÍNIMO DE UN PROCEDIMIENTO ESTANDARIZADO DE OPERACIÓN	107-AP C-1	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>APÉNDICE – D</b> LETREROS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	107-AP D-1	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>APÉNDICE – E</b> MODELO PARA EL CONTENIDO MÍNIMO DE UN REGLAMENTO PARA LA EMISIÓN DE TARJETAS DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO	107-AP E-1	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>APÉNDICE – F</b> FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE	107-AP F-1 a 107-AP-F-2	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017
<b>APÉNDICE – G</b> MODELO ACUERDO DE ÁREAS EXCLUSIVAS	107-AP G-1 a 107-AP-G-3	Tercera Edición Enmienda 3	31/10/2017

**INDICE**  
**RAB 107**  
**REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL AEROPUERTO**

		<i>Página</i>
<b>SUBPARTE A GENERALIDADES, DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS .....</b>		<b>107-A-1</b>
107.1	Generalidades .....	107-A-1
107.3	Significado de las definiciones que se usan en este reglamento.....	107-A-1
107.5	Acrónimos .....	107-A-4
107.7	Objetivo del presente reglamento .....	107-A-5
107.9	Aplicabilidad .....	107-A-5
107.11	Seguridad y Facilitación .....	107-A-5
107.13	Cooperación internacional .....	107-A-6
<b>SUBPARTE B AUTORIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.....</b>		<b>107-B</b>
107.101	Autoridad Aeronáutica Competente .....	107-B-1
107.103	Autoridad para la Inspección en Seguridad de la Aviación Civil.....	107-B-1
<b>SUBPARTE C PROGRAMA DE SEGURIDAD .....</b>		<b>107-C</b>
107.201	Programa de Seguridad del Administrador de Aeropuerto .....	107-C-1
107.203	Aprobación de un Programa de Seguridad del Administrador de Aeropuerto.....	107-C-2
107.205	Enmienda del Programa de Seguridad de Aeropuerto .....	107-C-3
107.207	Difusión, confidencialidad y necesidad de conocimiento del Programa de Seguridad .....	107-C-3
<b>SUBPARTE D RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LOS AEROPUERTOS .....</b>		<b>107-D</b>
107.301	Responsabilidades del Administrador de Aeropuerto.....	107-D-1
107.303	Responsabilidades de las Fuerzas Armadas del Estado.....	107-D-1
107.305	Responsabilidades del Fuerza Aérea Boliviana .....	107-D-1
107.307	Responsabilidades de la Policía Boliviana .....	107-D-2
107.309	Otros organismos del Estado .....	107-D-4
<b>SUBPARTE E MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD .....</b>		<b>107-E</b>
107.401	Objetivo .....	107-E-1
107.403	Protección del perímetro del aeropuerto.....	107-E-1
107.404	Parte Pública.....	107-E-3
107.405	Zonas de Seguridad Restringida.....	107-E-3
107.407	Protección a las instalaciones y Servicios a la Navegación Aérea.....	107-E-3
107.409	Procedimientos relacionados a los sistemas de control de acceso.....	107-E-3
107.411	Procedimientos relacionados a las Tarjetas de identificación de Acceso Aeroportuario - TIAA.....	107-E-6
107.415	Verificación de antecedentes .....	107-E-10

107.417	Procedimientos relacionados a las Tarjetas de Identificación de acceso vehicular .	107-E-11
107.419	Inspección del personal, vehículos y suministros que se trasladen a la parte aeronáutica.....	107-E-11
107.421	Medidas relativas para pasajeros y su equipaje de mano .....	107-E-12
107.423	Denegación de ingreso a Zonas de Seguridad Restringidas y Estériles .....	107-E-13
107.425	Puesto de inspección de pasajeros .....	107-E-14
107.427	Transporte de Armas de Fuego y/o Artículos peligrosos .....	107-E-14
107.429	Personal de los puestos de inspección de pasajeros .....	107-E-14
107.431	Inspección de pasajeros y personal del aeropuerto .....	107-E-15
107.433	Inspección manual aleatoria de pasajeros.....	107-E-15
107.435	Inspección manual de pasajeros.....	107-E-15
107.437	Inspección del equipaje de mano.....	107-E-16
107.439	Separación de los pasajeros inspeccionados y no inspeccionados .....	107-E-16
107.441	Pasajeros en transbordo, transito o transferencia .....	107-E-16
107.443	Artículos restringidos.....	107-E-17
107.445	Inspección del equipaje de bodega.....	107-E-17
<b>SUBPARTE F PARÁMETROS PARA LA UTILIZACIÓN DE EQUIPOS DE RAYOS X.....</b>		<b>107-F</b>
107.501	Procedimientos relacionados a la utilización de los sistemas de rayos X .....	107-F-1
<b>SUBPARTE G EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL .....</b>		<b>107-G</b>
107.601	Generalidades .....	107-G-1
107.603	Detector de metales de pórtico .....	107-G-1
107.605	Detector de metales manual .....	107-G-1
107.607	Equipos de Rayos X para inspección del equipaje.....	107-G-2
107.609	Operación y mantenimiento del equipamiento de seguridad.....	107-G-2
<b>SUBPARTE H CLASIFICIÓN Y PARÁMETROS DE TRABAJO PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL .....</b>		<b>107-H</b>
107.701	Clasificación del personal de seguridad de la aviación civil (AVSEC).....	107-H-1
107.703	Parámetros generales de trabajo para el personal de seguridad de la aviación civil (AVSEC).....	107-H-1
107.705	Parámetros específicos de trabajo para el personal de seguridad de la aviación civil (AVSEC).....	107-H-1
<b>SUBPARTE I CONTRATACIÓN, INSTRUCCIÓN, CERTIFICACIÓN Y RECERTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, CAUSALES PARA LA SUSPENSIÓN O PÉRDIDA DE CERTIFICACIÓN, CONTROL Y FISCALIZACIÓN.....</b>		<b>107-I</b>
107.801	Requisitos mínimos para la contratación del personal de seguridad de la aviación civil.....	107-I-1
107.803	Instrucción teórica y práctica del personal de seguridad de la aviación civil.....	107-I-1



107.805	Certificación, Recertificación de Oficiales de Seguridad, Operadores (as) de Rayos X y Supervisores (as) de Seguridad.....	107-I-1
107.809	Causales para la suspensión o pérdida de Certificación como Oficial de Seguridad, Operador (a) de Rayos X o Supervisor (a) de Seguridad.....	107-I-3
107.811	Control y fiscalización.....	107-I-3
107.815	Certificación, Recertificación, Habilitación de nueva especialidad y Convalidación de Instructor AVSEC.....	107-I-3
107.817	Causales para la pérdida de Certificación como Instructor AVSEC.....	107-I-7
107.819	Control y fiscalización.....	107-I-7
<b>SUBPARTE J CURSOS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL AVSEC .....</b>		<b>107-J</b>
107.901	Generalidades .....	107-J-1
107.903	Requisitos para la aprobación.....	107-J-1
107.905	Procedimientos para aprobación .....	107-J-1
107.907	Fiscalización de cursos de Seguridad de la Aviación Civil .....	107-J-2
107.909	Autorización para el inicio del proceso de certificación del personal de seguridad de la aviación civil (Oficial de Seguridad, Operador (a) de Rayos X y Supervisor (a) de Seguridad).....	107-J-2
<b>SUBPARTE K CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL .....</b>		<b>107-K</b>
107.1001	Generalidades .....	107-K-1
107.1003	Herramientas para el Control de Calidad.....	107-K-1
<b>SUBPARTE L NOTIFICACIÓN E INFORME DE INCIDENTES .....</b>		<b>107-L</b>
107.1101	Procedimiento de notificación .....	107-L-1
<b>SUBPARTE M ACUERDOS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA ÁREAS EXCLUSIVAS 107-M</b>		
107.1201	Generalidades .....	107-M-1
107.1203	Contenido del acuerdo de áreas exclusivas .....	107-M-1
107.1205	Procedimiento de aprobación del acuerdo de área exclusiva .....	107-M-2
107.1207	Causales para el cierre de un área exclusiva .....	107-M-2
<b>SUBPARTE N INCUMPLIMIENTO A LA REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA BOLIVIANA.....</b>		<b>107-N</b>
107.1301	Claúsula de Incumplimiento .....	107-N-1
107.1303	Otras acciones incumplimiento a la RAB 107.....	107-N-1
<b>APÉNDICE A CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS .....</b>		<b>107-AP A-1</b>
<b>APÉNDICE B MODELO DE PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (PSA).....</b>		<b>107-AP B-1</b>
<b>APÉNDICE C MODELO PARA EL CONTENIDO MÍNIMO DE UN PROCEDIMIENTO ESTANDARIZADO DE OPERACIÓN .....</b>		<b>107-AP C-1</b>
<b>APÉNDICE D LETREROS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN .....</b>		<b>107-AP D-1</b>
<b>APÉNDICE E MODELO PARA EL CONTENIDO MÍNIMO DE UN REGLAMENTO PARA LA EMISIÓN DE TARJETAS DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO .....</b>		<b>107-AP E-1</b>
<b>APÉNDICE F FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE .....</b>		<b>107-AP F-1</b>
<b>APÉNDICE G MODELO ACUERDO DE ÁREAS EXCLUSIVAS .....</b>		<b>107-AP G-1</b>

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

## **Subparte A: Generalidades, definiciones y acrónimos**

### **107.1 Generalidades**

- (a) El presente Reglamento ha sido elaborado para la aplicación de las disposiciones sobre Seguridad de la Aviación Civil del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, normas y métodos recomendados a la Seguridad de la Aviación Civil del Anexo 17 — Seguridad y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil del Estado Plurinacional de Bolivia.

### **107.3 Significado de las definiciones que se usan en este reglamento**

- (a) Para los fines de este reglamento, las expresiones que figuran a continuación tienen el significado que se indica:
- (1) **Autoridad Aeronáutica Civil.-** Máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, que tiene a su cargo la aplicación de la normativa aeronáutica, así como de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar, y realizar la certificación y vigilancia de la aeronáutica civil e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.
  - (2) **Actos de interferencia ilícita.-** Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:
    - (i) Apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo.
    - (ii) Destrucción de una aeronave en servicio.
    - (iii) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
    - (iv) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
    - (v) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (sustancias) peligrosos con fines criminales.
    - (vi) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
    - (vii) Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o recinto de una instalación de aviación civil.
    - (viii) Amenaza o paralización parcial o total de los servicios aeronáuticos, que comprometan, afecten el normal funcionamiento o interfieran el acceso de un aeropuerto, aerolínea y/o ayudas a la aeronavegación, poniendo en riesgo la seguridad operacional, efectuado por personas, funcionarios u organizaciones privadas o estatales, propias o ajenas a la actividad de la aviación civil.
  - (3) **Actuación Humana.-** Actitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia en las operaciones aeronáuticas.
  - (4) **Administrador de Aeropuerto.-** Los Administradores de Aeropuertos, son responsables de la administración y funcionamiento de los aeropuertos nacionales e internacionales.
  - (5) **Aeronave.-** Toda Máquina que puede sustentarse, en la atmosfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
  - (6) **Aeropuerto Internacional.-** Todo aeropuerto designado por el Estado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares.
  - (7) **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.

- (9) **Área de clasificación de equipaje.**- Espacio en que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.
- (10) **Área estéril.**- Espacio que media entre el puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado.
- (11) **Área de Maniobras.**- Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
- (12) **Área de Movimiento.**- Significa la parte del aeródromo que ha de utilizarse para el aterrizaje, despegue y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.
- (13) **Arma.**- Cualquier objeto que pueda ser utilizado para atacar o defenderse o para producir amenaza o atentar contra la integridad física de personas, pasajeros, tripulantes y público en general o para causar daño a instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas o aeronaves.
- (i) Armas de fuego, armas de fuego ligeras y otras armas — todo objeto que pueda, o que parezca que podría, lanzar un proyectil o causar lesiones.
- (ii) Armas puntiagudas/con bordes peligrosos y objetos filosos — todo artículo puntiagudo o de cuchilla que pueda utilizarse para causar lesiones.
- Nota.- Como las armas de fuego se pueden separar fácilmente en sus partes componentes para hacer más difícil su detección, el personal de seguridad deberá saber que se puede intentar esconder o disimular cualquiera de los artículos prohibidos.*
- (14) **Auditoria de seguridad.**- Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación.
- (15) **Autoridad de seguridad de la aviación competente.**- La Autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración, sea responsable de la preparación, aplicación cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (16) **Aviación General.**- Explotación de aeronaves para fines ajenos al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.
- (17) **Carga.**- Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros el equipaje acompañado o extraviado.
- (18) **Control de Seguridad.**- Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (19) **Correo.**- Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales.
- (20) **Escolta.**- Significa el acompañar o supervisar un individuo que no tiene acceso libre a áreas restringidas por razones de seguridad, como se establece en el programa de seguridad de aeropuerto, de manera suficiente para tomar acción inmediata si el individuo se involucra en otras actividades diferentes para las cuales fue autorizado. La acción de respuesta a dicha anomalía será ejecutada por la escolta o por otro personal autorizado.
- (21) **Escolta Armada.**- Significa:
- (i) El acompañante armado de un individuo que está siendo transportado bajo coacción, por haber sido sometido a proceso judicial o administrativo que requieren su traslado de un lugar a otro por vía aérea. Esta escolta debe tener el entrenamiento suficiente para tomar acción inmediata y el control del individuo en todo momento mientras se encuentra a bordo de una aeronave.
- (ii) El acompañante de una persona importante que requiere necesariamente ser resguardado por escolta armada a bordo de una aeronave, de acuerdo a entrenamiento y procedimientos establecidos.

- (22) **Estudio de seguridad.-** Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.
- (23) **Equipaje no identificado.-** El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.
- (24) **Explotador de transporte aéreo comercial.-** Explotador aéreo que presta al público, por remuneración, servicios de transporte aéreo regulares o no regulares, para el transporte de pasajeros, correo o carga. Esta categoría también incluye a las pequeñas empresas de explotación, tales como los explotadores de taxis aéreos, que proporcionan servicios de transporte aéreo comercial.
- (25) **Tarjeta de identificación de acceso aeroportuario.-** Documento de Identificación para Acceso a los Aeropuertos aprobada por la AAC y emitida por el administrador de aeropuerto, que autoriza al portador de la Credencial a tener acceso a un área restringida en base a la necesidad y el derecho de ingreso.
- (26) **Imprevisibilidad.-** La aplicación de medidas de seguridad con frecuencia irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.
- (27) **Inspección.-** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (28) **Inspección de seguridad.-** Examen en profundidad del cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Reglamentación Aeronáutica Boliviana y el Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- (29) **Inspección de Seguridad de la aeronave.-** Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos, u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.
- (30) **Organismos de Seguridad del Estado.-** Se define a aquellas instituciones designadas por el Estado Boliviano para desempeñar las funciones de control de la soberanía y seguridad ciudadana. (Policía Boliviana, Fuerzas Armadas)
- (31) **Parte Aeronáutica.-** El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.
- (32) **Parte Pública.-** El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene acceso el público no viajero.
- (33) **Pasajero perturbador.-** Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.
- (34) **Pasajeros insubordinados.-** Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:
- (i) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;
  - (ii) Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
  - (iii) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes;

- (iv) Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo; y
  - (v) Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.
- (35) **Principios relativos a factores humanos.-** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.
- (36) **Procedimientos Estandarizados de Operación (SOP).-** Procedimientos estandarizados de acción, para alcanzar el objetivo de la tarea en situaciones o condiciones Normales y de Emergencia.
- (37) **Programa de Seguridad de Aeropuerto.-** Medidas adoptadas por el administrador de aeropuerto, para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
- (38) **Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.-** Es el programa adoptado para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, aprobado por la AAC.
- (39) **Principios relativos a factores humanos.-** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.
- (40) **Prueba de seguridad.-** Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación, en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.
- (41) **Punto vulnerable.-** Toda instalación en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el normal funcionamiento de un aeropuerto.
- (42) **Seguridad.-** Protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.
- (43) **Valija diplomática.-** Envío embalado que tiene inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación, cuando va acompañado de la documentación oficial requerida.
- (44) **Verificación de antecedentes.-** Verificación de identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando este legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una Zona de Seguridad Restringida.
- (45) **Verificación de seguridad de una aeronave.-** Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.
- (46) **Zona o Área de Seguridad Restringida.-** Zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la Aviación Civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.

### 107.5 Acrónimos

<b>AAC</b>	Autoridad de Aeronáutica Civil
<b>AVSEC</b>	Seguridad de la Aviación Civil (Aviation Security)

<b>DGAC</b>	Dirección General de Aviación Civil
<b>FELCC</b>	Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen
<b>FELCN</b>	Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico
<b>MDN</b>	Material Didáctico Normalizado
<b>OACI</b>	Organización de Aviación Civil Internacional
<b>PSA</b>	Programa de Seguridad de Aeropuerto
<b>PNISAC</b>	Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil
<b>PNCC</b>	Programa Nacional de Control de Calidad
<b>PCCI</b>	Programa de Control de Calidad Interno
<b>PNSAC</b>	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
<b>PISAC</b>	Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil
<b>RAB</b>	Reglamentación Aeronáutica Boliviana
<b>SOP</b>	Procedimiento Estandarizado de Operación
<b>TIAA</b>	Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario
<b>TIAV</b>	Tarjeta de Identificación de Acceso Vehicular
<b>VIP</b>	Persona muy importante

#### **107.7 Objetivo del presente reglamento**

- (a) Tiene como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.
- (b) Las normas, métodos y procedimientos de seguridad contenidos en el presente Reglamento tienen como objetivo proteger a los pasajeros, a los tripulantes, a los usuarios, a las operaciones de los explotadores de transporte aéreo nacionales e internacionales, las aeronaves, las instalaciones aeronáuticas, aeroportuarias y administrativas relacionadas con las actividades aéreas, contra actos de interferencia ilícita; a ser aplicados por el administrador de aeropuerto dentro del Estado Plurinacional de Bolivia.

#### **107.9 Aplicabilidad**

- (a) El presente Reglamento, es aplicable a los administradores de aeropuertos, los explotadores de transporte aéreo, las empresas de servicios aeroportuarios, las personas que desarrollen actividades en las áreas de los aeropuertos, los arrendatarios de locales y en general, las personas nacionales o extranjeras que de alguna forma tengan acceso a la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.
- (b) Los miembros de los Organismos de Seguridad del Estado que presten sus servicios en los aeropuertos del país o desarrollen las funciones propias de su cargo en los mismos, estarán en la obligación de cumplir y hacer cumplir las normas establecidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la presente Reglamentación.
- (c) La aplicación de las medidas de seguridad, los equipos de seguridad a ser utilizados y la cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros, por parte de los administradores de aeropuerto, deben ser cumplidos conforme a lo descrito en el Apéndice – A Categorización de Aeropuertos, del presente Reglamento.

#### **107.11 Seguridad y Facilitación**

- a) Se debe disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad de la aviación civil, causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.
- b) Para garantizar el equilibrio entre las medidas y procedimientos de la seguridad de la aviación civil y facilitación del transporte aéreo, se establecerán los principios de facilitación contenidos en la

Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB-997 “Reglamento sobre Facilitación para el Administrador de Aeropuerto”.

### **107.13 Cooperación Internacional**

- (a) La AAC a solicitud del Administrador del Aeropuerto, Explotadores de Transporte Aéreo y Organismos de Seguridad del Estado, debe canalizar la cooperación internacional en materia de AVSEC, para el intercambio de información relativa a la seguridad de la aviación civil y amenazas que se incluirá en el Programa de Seguridad del Aeropuerto, programas de instrucción, programas de control de calidad, capacitación y asistencia técnica.

-----



**Subparte B: Autoridad en Seguridad de la Aviación Civil****107.101 Autoridad Aeronáutica Competente**

- (a) La DGAC es la entidad responsable de reglamentar y fiscalizar las medidas en Seguridad de la Aviación Civil, en el Estado Plurinacional de Bolivia.
- (b) La AAC realizará Auditorías, Inspecciones, Pruebas de Seguridad, Estudios de Seguridad e Investigaciones de Seguridad, verificación de documentos y registros para comprobar el cumplimiento de las disposiciones de la normativa en seguridad de la aviación Civil.
- (c) Toda información que la AAC requiera al Administrador de Aeropuerto, podrá ser de forma verbal o escrita.

**107.103 Autoridad para la Inspección en Seguridad de la Aviación Civil**

- (a) Los Inspectores de la DGAC, en cumplimiento de sus funciones, realizarán:
  - (1) Auditorías, Inspecciones, Pruebas, Estudios e Investigaciones en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
- (b) Para la ejecución de estas actividades, los Inspectores de la DGAC, tendrán acceso irrestricto a la documentación y registros, así como la obtención en forma inmediata, a solicitud verbal o escrita de copias de dicha documentación e información, con la finalidad de determinar si se mantienen los niveles de competencia y efectividad del sistema de seguridad y/o cumplimiento de la Normativa.
- (c) Los Inspectores de la DGAC, circularán y/o permanecerán dentro de las Zonas de Seguridad Restringida en forma irrestricta, portando cámaras fotográficas, cámaras filmadoras, celulares u otro artefacto que el inspector considere necesario, para el cumplimiento de sus funciones.
- (d) Los Inspectores de la DGAC, recurrirán en cualquier momento dentro de sus funciones a, realizar filmaciones o tomas fotográficas de: documentos, formularios, libros de registro, CCTV, instalaciones o cualquier otro tópico que considere necesario en las Zonas de Seguridad Restringidas del aeropuerto.
- (e) Los inspectores de la DGAC, durante el desarrollo de una Inspección pueden aplicar de manera inmediata, medidas para impedir que cualquier persona o entidad ejerza los privilegios de cualquier autorización, responsabilidad, certificado o procedimiento de seguridad cuando se determine que se ha infringido alguna norma descrita en la documentación nacional.

-----

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**Subparte C: Programa de seguridad****107.201 Programa de Seguridad del Administrador de Aeropuerto**

- a) El administrador de aeropuerto, debe elaborar y aplicar un Programa de Seguridad de Aeropuerto (conforme a lo descrito en el Apéndice – B Modelo de Programa de Seguridad del Aeropuerto), aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, y que:
- (1) Proporcione seguridad a las personas y propiedades que utilizan el servicio de transporte aéreo, contra actos de interferencia ilícita.
  - (2) Esté elaborado y firmado por el administrador del aeropuerto.
- (b) Cada aeropuerto que preste sus servicios para las operaciones regulares y no regulares de vuelos comerciales de pasajeros, requiere un programa de seguridad, el mismo que debe incluir mínimo lo siguiente:
- (1) Una descripción de cada área donde se realicen operaciones aéreas, incluyendo sus dimensiones y características pertinentes.
  - (2) Una descripción de cada área en el aeropuerto o adyacente al mismo, la cual afecte la seguridad de cualquier otra área de operaciones aéreas.
  - (3) Las medidas preventivas, los procedimientos (conforme a lo descrito en el Apéndice – C Modelo para el contenido mínimo de un Procedimiento Estandarizado de Operación, del presente Reglamento) y una descripción de las instalaciones y equipo utilizado por el administrador, para desempeñar las funciones de control de seguridad.
  - (4) Una descripción de los procedimientos de seguridad alternativos, si existiera alguno, que el administrador del aeropuerto prevé implementar en caso de emergencias y otras condiciones extraordinarias.
  - (5) Una descripción de las acciones a coordinar con la Policía Boliviana y las Fuerzas Armadas, ante actos de Interferencia Ilícita y hechos delictivos comunes.
  - (6) Una descripción de los Organismos de Seguridad del Estado, para el cumplimiento de esta normativa.
  - (7) Un programa de instrucción del administrador del aeropuerto (conforme al Programa Nacional de Instrucción para el personal de seguridad que ha de utilizar, así como de los efectivos de los Organismos de Seguridad del Estado.
  - (8) Una descripción del método para mantener los siguientes registros, por un periodo de noventa (90) días:
    - (i) Objetos revisados en los puntos de control de seguridad y toda acción policial ejecutada.
    - (ii) Número y tipo de armas de fuego, explosivos, sustancias incendiarias, objetos punzantes o cortantes de cualquier tamaño, forma o material u objetos contundentes, encontrados durante el proceso de revisión en los puntos de seguridad y el método de detección de cada uno. (Registro manual del equipaje, Máquina de Rayos X ó Detector Manual de Metales).
    - (iii) Número de intrusiones a los predios aeroportuarios y de actos o intentos de actos de interferencia ilícita.

- (iv) Número de amenazas de bomba recibidas, sean estas reales, simuladas o falsas, encontradas o no y detonaciones reales en aeropuerto o aeronaves en tierra.
  - (v) El número de detenciones, arrestos y genéricamente los motivos.
  - (vi) Registro de las pruebas de operatividad de puesta en servicio del equipamiento de seguridad de la aviación civil y los resultados.
- (9) Una descripción del procedimiento para envío trimestral, de los registros precedentes a la AAC.
- (10) Un organigrama de la Jefatura de Seguridad, la cantidad, una descripción de las funciones, responsabilidades y tareas concretas del personal, las que deben relacionarse únicamente con la aplicación de medidas de Seguridad, para evitar una interpretación falsa de las funciones y responsabilidades.
- (11) Un Programa de Control de Calidad del administrador de aeropuerto.
- (c) Cada aeropuerto debe mantener en las oficinas de la Jefatura de Aeropuerto, una copia completa de su programa de seguridad aprobado, para uso y consulta del personal de seguridad y para requerimientos de inspección de la AAC.
- (h) El Administrador de aeropuerto debe proporcionar la información contenida en el Programa de Seguridad, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él.
- (i) Para cada aeropuerto que presta sus servicios para las operaciones de vuelos regulares y no regulares de pasajeros conducidos en aeronaves de la aviación general, se requiere de un programa de seguridad que refleje los controles y procedimientos de prevención para evitar el contacto parcial o total en áreas estériles, plataforma, zonas de tránsito, pre embarque, embarque de pasajeros de aviación general y comercial.

#### **107.203 Aprobación de un Programa de Seguridad del Administrador de Aeropuerto**

- (a) El administrador de un aeropuerto que preste sus servicios para las operaciones regulares y no regulares de vuelos comerciales de pasajeros, mediante nota dirigida al Director Ejecutivo de la DGAC, debe remitir su Programa de Seguridad de Aeropuerto dos (2) copias, en formato físico y digital, solicitando su revisión y posterior aprobación.
- (b) Dentro de los treinta (30) días hábiles, después de haber recibido el Programa de Seguridad de Aeropuerto propuesto a la AAC, la Unidad de Seguridad de la Aviación Civil, revisará el contenido teórico del mismo, en caso de existir observaciones se devolverá el documento al administrador de aeropuerto, para que en un plazo de diez (10) días hábiles proceda a su corrección y remita nuevamente a la AAC el documento rectificado.
- (c) En caso de no encontrarse observaciones y/o haberse corregido el PSA, se coordinará con el administrador de aeropuerto, la inspección al aeropuerto para verificar la aplicación y cumplimiento de todo lo establecido en el PSA.
- (d) El resultado de la inspección, será puesto a conocimiento del administrador de aeropuerto dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes.
- (e) De encontrarse observaciones, las mismas deben ser corregidas conforme al “Plan de Medidas Correctivas”, en las fechas coordinadas y aceptadas por el Coordinador de Seguridad del administrador de aeropuerto.
- (f) En caso de no encontrarse observaciones, la AAC en un plazo de quince (15) días hábiles, emitirá la Resolución Administrativa que aprueba el Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- (g) El PSA, que fue observado durante la inspección y que cumplió con el “Plan de Medidas

Correctivas”, la AAC en un plazo de quince (15) días hábiles aprobará el Programa de Seguridad.

#### **107.205 Enmienda del Programa de Seguridad de Aeropuerto**

- (a) El administrador de aeropuerto, mediante nota dirigida al Director Ejecutivo de la DGAC, debe remitir la enmienda de su Programa de Seguridad de Aeropuerto dos (2) copias, en formato físico y digital, solicitando su revisión y posterior aprobación, cuando cualquiera de las siguientes condiciones haya cambiado:
- (1) Cualquier descripción de un área del aeropuerto establecida en el PSA.
  - (2) El diseño, configuración o reconfiguración de los aeropuertos, terminales de pasajeros de carga y otros edificios que tengan acceso directo a las zonas de operación.
  - (3) Controles de seguridad aplicados a los pasajeros, el equipaje de mano, la carga, mensajería y correo.
  - (4) Protección y acceso controlado a las zonas de seguridad restringidas e instalaciones sensibles o vulnerables.
  - (6) Reconocimiento de límites entre la parte pública y la parte aeronáutica.
  - (7) Delimitación de zonas de seguridad restringidas.
  - (8) Cuando las condiciones lo ameriten, la AAC así lo disponga y/o la presente Reglamentación sea enmendada.
- (b) El administrador de aeropuerto, debe notificar inmediatamente a la AAC, la condición que ha cambiado e identificar la medida interina que está siendo tomada, para mantener los niveles de seguridad hasta que la enmienda al PSA sea aprobada.
- (c) Dentro de los diez (10) días hábiles, después de haber recibido la propuesta de enmienda al Programa de Seguridad de Aeropuerto, la AAC comunicará al administrador de aeropuerto de forma escrita la aprobación o rechazo de la misma.
- (e) En caso de rechazo, el administrador debe ajustar la enmienda conforme a las observaciones, para luego remitir el documento a la AAC, quien se pronunciará en un plazo de cinco (5) día hábiles para su aprobación o no.

#### **107.207 Difusión, confidencialidad y necesidad de conocimiento del Programa de Seguridad**

- (a) El administrador de aeropuerto, debe:
- (1) Proporcionar la información contenida en el Programa de Seguridad, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él.
  - (2) Mantener en cada aeropuerto una copia completa del PSA aprobado por la AAC, en formato físico o digital.
  - (3) Restringir la disponibilidad de información contenida en su Programa de Seguridad, solamente a aquellas personas con una necesidad operacional de conocerlo; y
  - (5) Remitir a la AAC, las solicitudes de personas ajenas al administrador de aeropuerto, que intentan obtener información contenida en su Programa de Seguridad.
  - (6) El administrador de aeropuerto, debe remitir una copia de las partes pertinentes del PSA del Aeropuerto a todos los involucrados de acuerdo a sus competencias, vía internet y/o físico.

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**Subparte D: Responsabilidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil en los aeropuertos****107.301 Responsabilidades del Administrador de Aeropuerto**

- (a) El administrador de aeropuerto tiene la responsabilidad de establecer y aplicar las medidas de Seguridad de la Aviación Civil, reguladas por la Autoridad Competente, para prevenir los actos de interferencia ilícita, en coordinación con los organismos de seguridad e instituciones del Estado Plurinacional de Bolivia.
- (b) El Administrador de Aeropuerto, debe asegurarse de que en los aeropuertos bajo su administración, los servicios de seguridad de la aviación civil para el control de pasajeros, equipaje y carga cuenten con:
  - (1) Infraestructura e instalaciones adecuadas
  - (2) Equipos de comunicaciones
  - (3) Equipos de inspección de tecnología avanzada (CCTV, Equipos de Rayos X, Arcos Detectores de Metal, Detectores Portátiles de Metal y otros que considere necesario para la protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita)
  - (4) Personal con instrucción sobre Seguridad de la Aviación Civil, conforme al PNISAC.

**107.303 Responsabilidades de las Fuerzas Armadas del Estado**

- (a) Las Fuerzas Armadas tienen por misión fundamental defender y conservar la independencia, seguridad y estabilidad del Estado, su honor y soberanía del país, asegurar el imperio de la constitución, garantizar la estabilidad del gobierno legalmente constituido y participar en el desarrollo integral del país.
- (b) El Ejército de Bolivia y la Fuerza Naval, cumplirán las responsabilidades descritas de la Fuerza Aérea Boliviana, en aquellos aeropuertos donde no existan unidades acantonadas de la FAB.

**107.305 Responsabilidades de la Fuerza Aérea Boliviana**

- (a) La Fuerza Aérea Boliviana es responsable, conforme a la Ley N° 1405 de 30 de diciembre de 1992, de:
  - (1) Asegurar la Soberanía y Defensa del espacio aéreo nacional.
  - (2) Vigilar en forma permanente y reprimir la piratería en la navegación aérea militar y civil.
  - (3) Proteger e incentivar el desarrollo de la aviación militar, civil, infraestructura, industria aeronáutica e institutos de investigación científica aeroespacial de la Nación.
- (b) La Fuerza Aérea Boliviana mediante las Direcciones Regionales de Seguridad Aeroportuaria deberá:
  - (1) Establecer los procedimientos correspondientes en el mantenimiento de la Seguridad Aeroportuaria en concordancia con los organismos gubernamentales implicados en el Consejo Nacional de Aviación Civil y en lo que respecta a sus Planes y Programas de Prevención, Contingencia, Contribuyentes y de Emergencia dentro de los Aeropuertos del Estado.
  - (2) Coordinar y establecer las políticas de Seguridad Aeroportuaria con las demás Instituciones destacadas en los aeropuertos, la DGAC, las Fuerzas Armadas, la Policía Boliviana, el Administrador de Aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo y otros involucrados.

- (3) Establecer políticas para la protección, prevención y descubrimiento de delitos, faltas y contravenciones, así como para la vigilancia y patrullaje en todas las instalaciones y áreas designadas para las actividades de la Aviación Civil.
- (4) Coordinar con el administrador de aeropuerto la asignación de los recursos logísticos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- (5) Ejercer el Comando y Control en la provisión de una respuesta inmediata, mediante grupos especializados en operaciones especiales antiterroristas e intervención armada, en caso de actos de interferencia ilícita, conforme a procedimientos establecidos en su Plan General de Operaciones y el Plan General de Contingencias.
- (6) Contar con la presencia del número necesario de efectivos militares capacitados en materia de Seguridad de la Aviación civil, para desempeñar eficientemente las funciones asignadas dentro de los aeropuertos nacionales e internacionales.
- (7) Coordinar la capacitación, entrenamiento y reentrenamiento del personal militar destinado en aeropuertos que cumpla funciones de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).
- (8) Establecer un programa de capacitación, en coordinación con el administrador de aeropuerto, los explotadores de transporte aéreo y las demás unidades militares que cumplen funciones en los aeropuertos.
- (9) Elaborar y establecer un manual de procedimientos militares aeroportuarios destinado a efectivizar y optimizar las funciones de seguridad dentro de los aeropuertos, tomando como referencia las normas nacionales.
- (10) De acuerdo al Plan Nacional de Contingencias y Emergencias, se contribuirá con la elaboración, aplicación y actualización de los manuales de procedimientos.
- (11) Elaborar y establecer un programa de simulacros y ejercicios de seguridad con la finalidad del entrenamiento y reentrenamiento del personal en materia de seguridad de la aviación civil y participar en los simulacros y ejercicios de seguridad conjuntos de cada aeropuerto.

#### **107.307 Responsabilidades de la Policía Boliviana**

- (a) La Policía Boliviana, como fuerza pública, tiene la misión específica de la defensa de la sociedad y la conservación del orden público, y el cumplimiento de las Leyes en todo el territorio boliviano. Ejercerá la función policial de manera integral, indivisible y bajo mando único, en conformidad con la Ley Orgánica de la Policía Boliviana y las demás Leyes del Estado. Por lo tanto, a través de sus unidades involucradas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, será responsable de garantizar la Seguridad de la Aviación Civil en nuestro Estado contra cualquier acto de interferencia ilícita, para lo que establecerá y aplicará lineamientos, procedimientos y disposiciones apropiadas para dar cumplimiento a lo establecido en el PNSAC.
- (b) Las Unidades de la Policía Boliviana involucradas en el PNSAC, gestionarán la presencia del número requerido de efectivos policiales capacitados en materia de seguridad de la aviación civil, para desempeñar eficientemente las funciones asignadas dentro de los aeropuertos y los recursos logísticos necesarios (equipamiento, medios tecnológicos, infraestructura, servicios básicos y otros) ante el administrador de aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo, de acuerdo a sus responsabilidades con el objeto de garantizar un desempeño eficiente del personal policial que se destine a prestar funciones de seguridad dentro de los diferentes aeropuertos.
- (c) Las Unidades de la Policía Boliviana involucradas en el PNSAC, son parte del Comité de Seguridad de Aeropuerto, tienen como tarea principal la seguridad integral del aeropuerto mediante sus sistemas policiales, haciendo cumplir la reglamentación aeronáutica y coadyuvando con el registro e inspección física de pasajeros y equipajes en los puntos de control de seguridad de las áreas estériles en coordinación con el administrador de aeropuerto, de acuerdo a su programa de seguridad aeroportuaria, teniendo las siguientes responsabilidades, enmarcadas en el PNSAC:



- (1) JESPA
  - (i) Coordinar las actividades de seguridad aeroportuaria con las demás unidades de la Policía Boliviana que prestan funciones en el aeropuerto, la AAC, las Fuerzas Armadas, y otros Organismos del Estado, el administrador de aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo.
  - (ii) Prevenir e intervenir ante la comisión de delitos (comunes y aeronáuticos) faltas y contravenciones que alteren el normal desenvolvimiento de las actividades dentro de un aeropuerto nacional e internacional, remitiendo a las Unidades Especializadas de la Policía Boliviana.
  - (iii) Realizar Patrullajes Preventivos, con el objeto de garantizar la seguridad del aeropuerto.
  - (iv) Disponer la presencia de personal en las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y carga que se desarrollan en el aeropuerto, a fin de detectar y prevenir la comisión de delitos y actividades antisociales que se puedan generar durante el desarrollo de estas actividades.
  - (v) Provisión de respuesta rápida ante incidentes graves en aeropuerto (actos de interferencia ilícita, pasajeros perturbadores e insubordinados, alteración del orden público en mostradores del explotador de transporte aéreo, robos, hurtos y otros hechos ilícitos), de conformidad a procedimientos establecidos en la normativa legal vigente del Estado Plurinacional de Bolivia, en coordinación con las Unidades y Organismos Especializados de la Policía Boliviana, y los otros Organismos de la de Seguridad del Estado, de ser necesario.
  - (vi) Por motivos de seguridad e investigación coordinará con el administrador de aeropuerto el acceso y movimiento irrestricto en el aeropuerto, cuando el caso lo amerite.
- (2) Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico (FELCN)
  - (i) Realizar tareas de interdicción contra la ilícita actividad del narcotráfico (en sus diferentes formas y modalidades) y delitos conexos, a través de acciones orientadas a prevenir y reprimir la Interferencia Ilícita relativa a la introducción de sustancias controladas a los aeropuertos o a bordo de aeronaves.
  - (ii) Coordinar en los aeropuertos Planes y Acciones con la JESPA, Organismos del Estado, Administrador de Aeropuerto y Explotadores de Transporte Aéreo, en conformidad al marco legal vigente.
  - (iii) Realizar el control de aeronaves, tripulaciones, funcionarios de Organismos de Seguridad del Estado, funcionarios de empresas e instituciones del Estado, personal de tierra, pasajeros, público en general, equipajes, carga nacional e internacional, correo Courier, paquetería, concesionarios y empresas de servicio (catering, limpieza, proveedores de combustible) para detectar sustancias controladas a excepción de Mandatarios y Diplomáticos amparados con Convenios y Tratados Internacionales.
  - (iv) Por motivos de investigación coordinará con el administrador de aeropuerto el acceso y movimiento irrestricto en el aeropuerto cuando el caso lo amerite.
- (3) Bomberos
  - (i) En coordinación con la JESPA, registrar las áreas estériles o las aeronaves con personal, medios y equipos especializados en detección de explosivos, de acuerdo a la amenaza o requerimiento del administrador del aeropuerto o explotador de aeronave.

**107.309 Otros organismos del Estado**

- (a) Los otros Organismos del Estado, cumplirán con sus funciones establecidas en el PNSAC y el PSA.

-----

**Subparte E: Medidas preventivas de seguridad****107.401 Objetivo**

- (a) El Administrador de Aeropuerto, debe adoptar procedimientos para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

**107.403 Protección del perímetro del aeropuerto**

- (a) El administrador de aeropuerto debe delimitar su perímetro, instalando un cerco perimetral para disuadir el acceso no autorizado, impedir el acceso a intrusos y facilitar la detección de intrusiones, dicho cerco perimetral debe contar con las siguientes características:
- (1) El cerco debe ser de malla olímpica compuesta de fierro galvanizado con una altura mínima de 2,44 m desde el suelo.
  - (2) La base de la malla del cerco debe ser asegurada al suelo para evitar el acceso por debajo de la misma;
  - (3) Los postes del cerco deben enterrarse y asegurarse en el suelo.
  - (4) La parte superior del cerco debe ser reforzado con tres (3) líneas horizontales de alambres de púas o alambre de navajas inclinadas en forma de serpentina.
  - (5) El cerco perimetral a ambos lados debe estar despejado como mínimo tres (3) metros, de edificaciones, construcciones, estructuras, árboles, postes de luz, letreros, vehículos u otros que puedan facilitar la intrusión o servir de escondite.
  - (6) Las características de seguridad del cerco perimetral deben mantenerse a lo largo del mismo, en las puertas de acceso y en las puertas de emergencia.
  - (7) El cerco perimetral debe contar con un camino perimetral interno a lo largo del mismo, en buenas condiciones para los patrullajes a realizarse de acuerdo a la evaluación de amenazas y gestión de riesgo del aeropuerto, en horarios no regulares y aleatorios durante las horas de operación del aeropuerto.
  - (8) Debe colocarse letreros de seguridad, a lo largo del perímetro cada 100 metros (conforme a lo descrito en el Apéndice – D Letreros de Seguridad de la aviación civil, del presente Reglamento).
  - (9) Se considera cercos vivos (Plantas), siempre y cuando estas barreras impidan intrusiones y accesos no autorizados al perímetro.
- (b) Para los casos en que el cerco perimetral sea interrumpido por las condiciones geográficas del terreno o por afectar a la seguridad operacional, debe instalarse un cerco vivo (plantas), malla plástica u otro material que delimite, disuada e impida el ingreso no autorizado.
- (c) Todo ducto, alcantarilla, cloaca, u otras entradas que atraviesen el cerco perimetral deben ser asegurados para impedir el ingreso a través de los mismos.
- (d) Los edificios que formen parte del perímetro de la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida, deben estar protegidos para evitar el acceso no autorizado a través de los mismos, para ello todo ducto de ventilación, ventana, terraza, u otras entradas deben contar con barreras metálicas u otros dispositivos.
- (e) Establecimiento de ubicación de portones y/o compuertas de emergencia.
- (f) Se debe realizar el mantenimiento continuo de la cerca y la facilidad para reemplazar secciones que resulten dañadas o queden inutilizadas debido a la corrosión. El uso de cercas galvanizadas o plastificadas puede ser lo más apropiado en lugares en que la corrosión podría constituir un problema.

- (g) La eficacia de un perímetro de seguridad dependerá en gran medida del nivel de seguridad en los puntos de entrada. Las puertas deberían estar construidas según las mismas normas de seguridad que las cercas del perímetro, y deberían tener alguna forma de control del acceso. Sin este control, la seguridad de toda la cerca quedará anulada.

#### **107.404 Parte Pública**

- (a) El administrador de aeropuerto se asegurará de que se identifiquen las áreas de la parte pública y se establezcan medidas de seguridad, para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos llevadas a cabo por las autoridades o entidades competentes.
- (b) El administrador de aeropuerto es responsable de establecer en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, medidas de seguridad en la parte pública, basándose en la evaluación de amenazas y gestión de riesgos de seguridad que realicen.
- (c) Estas zonas deben estar constantemente vigiladas por efectivos policiales, para detectar comportamientos sospechosos de personas que trabajan en estas áreas o detención de intrusos, apoyadas por el personal de seguridad del aeropuerto y el Sistema de Circuito Cerrado (CCTV), para prevenir cualquier acto de interferencia ilícita y la comisión de hechos delictivos.
- (d) En los aeropuertos se delimitará la parte pública y la parte aeronáutica, mediante un sistema de seguridad que considere uno o más de los siguientes aspectos: cercos perimetrales; caminos interiores para patrullajes; sistemas de vigilancia a través de circuitos cerrados de televisión y otros medios físicos; puestos control de acceso en determinadas zonas de los aeropuertos, dotados con personal de seguridad y medios técnicos, para el control e inspección de personas, vehículos y los artículos que éstos porten o transporten, que requieran ingresar a la plataforma u otras zonas restringidas de la parte aeronáutica.
- (e) En el caso de que el Administrador de Aeropuerto instale la facilidad de depósito o guarda equipajes, a la que tengan acceso los pasajeros y el público, debe asegurar que los equipajes o artículos que serán depositados, sean sujetos de inspección antes de que se los acepte para su almacenamiento, por personal con instrucción en seguridad conforme a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.
- (f) El administrador de aeropuerto, debe evitar que personas o artículos, ingresen a través de los túneles que conectan la zona de presentación (mostradores) con la zona de seguridad restringida, o los túneles o cintas transportadoras que conectan la plataforma. Estos accesos deben estar cerrados y asegurados cuando no haya operaciones.

#### **107.405 Zonas de Seguridad Restringida**

- (a) El aeropuerto se divide en dos partes: Parte Aeronáutica y Parte Pública. La Parte Aeronáutica, se subdivide a su vez en Zona de Seguridad Restringida y Zona Estéril.
- (b) Las zonas de seguridad restringida del aeropuerto comprenden: todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los ambientes de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionada; los depósitos de cargas y los ambientes de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.
- (c) El número de puntos de acceso a la zona de seguridad restringida, debe limitarse al mínimo necesario, debiendo estar controlado o cerrado.
- (c) El acceso de personal y vehículos a la zona de seguridad restringida, debe limitarse a los que tienen una necesidad operativa.
- (d) Las zonas de seguridad restringidas deben ser patrulladas por personal de seguridad del aeropuerto, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, asignados al aeropuerto.
- (f) El Administrador de Aeropuerto en cumplimiento a los procedimientos descritos en su Programa de Seguridad, debe cumplir las siguientes funciones:
- (1) Control de todo acceso a toda área de operaciones aéreas del aeropuerto, que incluya:

- (i) Métodos y procedimientos para prevenir el ingreso de personas y vehículos no autorizados.
  - (ii) Un sistema de identificación y registro de aquellas personas y vehículos autorizados para ingresar; y
  - (iii) Un método para diferenciar entre las personas autorizadas para tener acceso parcial y las personas autorizadas para acceder a la totalidad del área de seguridad.
- (2) Control del movimiento de personas, vehículos y equipos de soporte de tierra dentro de área de operaciones, observando el cumplimiento de la utilización visible de identificación de acceso aeroportuario de personas y vehículos, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.
  - (3) Detección y toma de acción inmediata para controlar toda intrusión o intento de acceso a un área de operación aérea por una persona o personas, cuyo ingreso no está autorizado de acuerdo con el programa de seguridad, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.

#### **107.407 Protección a las Instalaciones y Servicios a la Navegación Aérea**

- (a) Toda área ubicada fuera de las zonas de seguridad restringidas, aledañas a los aeropuertos y que sirven como ayudas para la navegación aérea, serán designadas como Zonas de Seguridad Restringidas. Las Zonas Restringidas situadas fuera de los límites del aeropuerto son las siguientes:
  - (1) Emplazamientos de radar.
  - (2) Emplazamiento de ayudas para la navegación (ILS, NDB, VOR, etc.) Antenas de VHF, tierra aire u otras.
  - (3) Otras instalaciones o perímetros que la AAC, establezca.
- (b) El proveedor de servicios de navegación aérea, debe incluir en su Programa de Seguridad, las previsiones necesarias para la seguridad de estas instalaciones, de acuerdo a la RAB 92 y el Doc. 9985 de la OACI.

#### **107.409 Procedimientos relacionados a los sistemas de control de acceso**

- (a) El administrador de aeropuerto, debe incluir en su programa de seguridad, un sistema, método o procedimiento (mecánico, electrónico y/o informático), para identificar y controlar el acceso de pasajeros, personas y vehículos a las zonas de seguridad restringida del aeropuerto.
- (b) Tal sistema, método o procedimiento, debe asegurar que solo aquellas personas autorizadas, tengan acceso a las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto y debe proveer medios específicos que aseguren que dicho acceso sea negado inmediatamente en el(los) punto(s) de control a aquellas personas cuya autorización de acceso hubiera caducado o cambiado. El sistema, método o procedimiento, deberá suministrar los medios para diferenciar entre personas autorizadas para tener acceso parcial y las personas autorizadas para acceder a la totalidad del área de seguridad. El sistema, método o procedimiento, deberá ser capaz de limitar o negar el ingreso a cualquier individuo no autorizado, con hora y fecha.
- (c) Los sistemas de control de acceso y circulación de personas y vehículos en áreas públicas y restringidas, serán reforzadas por un sistema de circuito cerrado de televisión CCTV, el mismo que será controlado permanentemente desde un centro de control de seguridad, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, para coadyuvar con esta tarea y las suyas propias.
  - (1) El sistema integrado de CCTV, debe utilizar equipos de vigilancia en colores.

- (2) El sistema de vigilancia del CCTV, debe centrarse en los puestos de inspección y puntos de control de acceso a la parte aeronáutica, zonas de seguridad restringidas y puntos vulnerables, debiendo presentar una configuración secuencial para facilitar el seguimiento de las imágenes en el Centro de Control de Seguridad – CCS.
  - (3) El sistema debe ser capaz de grabar y reproducir cualquier segmento de tiempo de cualquiera de las áreas vigiladas.
  - (4) Los operadores de los controles del CCTV, deben estar debidamente capacitados conforme al programa de instrucción y en cantidad suficiente.
  - (5) El personal operador del equipo del CCTV, no podrá permanecer por más de una hora efectuando el control de las pantallas, debe realizar rotaciones registradas en otros puestos de seguridad aeroportuaria que no impliquen limitaciones, como el caso de los operadores de máquinas de rayos X.
  - (6) El Administrador de Aeropuerto, debe contar con procedimientos a ejecutar cuando el centro de control de seguridad haya detectado la intrusión o intento de acceso hacia una zona de seguridad restringida.
- (d) Una descripción de los procedimientos a ejecutar debe ser incluida en el programa de seguridad, cuando el centro de control de CCTV haya detectado la intrusión o intento de acceso.

#### **107.411 Procedimientos relacionados a las Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario - TIAA**

- (a) El administrador de aeropuerto no podrá emitir, a ninguna persona, una tarjeta de identificación de acceso aeroportuario, a no ser que la persona haya completado satisfactoriamente el entrenamiento referente al uso de identificación aeroportuaria, de acuerdo al programa de seguridad del administrador del aeropuerto aprobado por la DGAC.
- (b) Todo el personal que desempeñe funciones dentro de la parte aeronáutica, debe contar con una TIAA, la cual debe ser exhibida en todo momento.
- (c) Las TIAA serán expedidas por el administrador de aeropuerto, mediante un Reglamento que incluya procedimientos para la emisión, pérdida, robo y cancelación (conforme a lo descrito en el Apéndice – E Modelo para el contenido mínimo de un Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario, del presente Reglamento).
  - (1) Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario.
    - (i) Para la emisión de una TIAA, el solicitante debe completar un Formulario de Solicitud de Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario, que contenga la siguiente información:
      - (1) Nombre completo del solicitante, fecha de nacimiento y dirección de domicilio.
      - (2) Datos de la empresa en la que trabaja.
      - (3) Zonas a las que solicita el acceso (de acuerdo a la necesidad de ingreso por trabajo).
      - (4) Nombres, direcciones, fechas y número telefónicos de empleadores con los que hubiera trabajado, durante los últimos cinco (5) años.
      - (5) Notificación al solicitante que se realizó una verificación de la información con sus anteriores empleadores.

- (6) Fotografía actualizada a colores del solicitante.
- (2) Pérdida o robo de Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario
  - (i) El portador de una TIAA tiene la obligación de reportar a su empleador y al administrador del aeropuerto la pérdida o robo de la TIAA, personalmente o por teléfono y por escrito, con la finalidad de informar al personal de los puntos de control de acceso.
- (3) Falsificación o Adulteración de Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario
  - (i) El Administrador de Aeropuerto, para emitir Tarjetas de identificación de acceso aeroportuario, deberá tomar las medidas y precauciones de seguridad para evitar la reproducción y/o falsificación que permita el uso fraudulento de dicha tarjeta. Dichas medidas, deberán ser actualizadas periódicamente.
  - (ii) La persona que incurra en una de las siguientes acciones, será remitida a la JESPA para su posterior remisión a las Unidades u Organismos especializados de la Policía Boliviana, para las acciones legales correspondientes.
    - (1) Proporcionar información o realizar una declaración o intencionalmente falsa en una solicitud escrita para la obtención de una TIAA.
    - (2) Realizar una reproducción o alteración para propósitos de uso fraudulento de una TIAA.
    - (3) Persona sorprendida en posesión de una TIAA adulterada o falsificada.
- (d) La parte aeronáutica debe dividirse en zonas según las funciones que normalmente se desarrollen en ellas. Las TIAA deben indicar mediante codificación numérica o alfabética y colores a que zona del aeropuerto tiene acceso autorizado una persona determinada, en base a la necesidad funcional en dicha zona.
- (e) El administrador de aeropuerto, emitirá tres clases de TIAA:
  - (1) Tarjeta de Identificación de acceso aeroportuario permanentes
  - (2) Tarjeta de identificación de acceso aeroportuario temporal
  - (3) Tarjeta de identificación de acceso aeroportuario de visita
- (f) La validez de las TIAA permanente no debe ser mayor a dos (2) años, debiendo el administrador del aeropuerto, renovarlas con mayores medidas de seguridad, a la culminación de ese tiempo.
- (g) Las TIAA temporales, se otorgarán a los técnicos y profesionales que no realizan funciones permanentes en el aeropuerto y fueron contratados por una empresa que realiza actividad dentro de la parte aeronáutica sin escolta, y cuyo contrato de trabajo sea menor a 15 días.
- (h) Las TIAA temporales contarán en el anverso y reverso con la misma información que las TIAA permanentes debiendo, diferenciarlas por el color, llevando el título de "Temporal" y resaltar la validez de dicha TIAA.
- (i) Las personas cuyas obligaciones dentro de la parte aeronáutica tengan una duración de hasta 8 horas, deben contar con una Tarjeta de Identificación de Visitante, la cual le permitirá el acceso con escolta hasta el lugar de trabajo.
- (j) Las TIAA para visitantes deben resaltar su denominación, mediante el color, título de la tarjeta, fecha de expiración y las áreas a las cuales se autoriza su ingreso con escolta.

- (k) La escolta de personas que ingresen a la parte aeronáutica con una TIAA de visitante podrá realizarla personal del administrador del aeropuerto o personal de la empresa quien la contrate. El número de personas que un escolta podrá controlar, debe estar dispuesto en los programas de seguridad del aeropuerto.
- (l) La TIAA de visita debe, ir acompañada de un Formulario de control, en el cual se describirá el nombre, la empresa, fecha y hora en la que fue otorgada, entregándose una copia al solicitante, la misma que será entregada al momento de su devolución.
- (m) La devolución de las TIAA, al administrador de aeropuerto, será una vez expirada o concluida la relación laboral.
- (n) La elaboración de las TIAA debe realizarse bajo controles estrictos, incluyendo un inventario del material y equipos empleados para la producción, los cuales deben estar almacenados en un lugar seguro.
- (o) El administrador de aeropuerto debe elaborar una carpeta de cada persona a la cual se le expidió una TIAA, con una copia de los documentos presentados y elaborados para tal fin.
- (p) El reverso de la TIAA, debe contener partes pertinentes del reglamento sobre el uso de la tarjeta de identificación de acceso aeroportuario, los medios por los cuales se pueda entregar o notificar el extravío de la tarjeta de identificación e indicar que el uso indebido acarrea sanciones.
- (q) Los miembros de la tripulación de las aeronaves, deben presentar una licencia aeronáutica y la tarjeta de identificación oficial de la línea aérea.

Asimismo, en la medida de lo posible, se considerará que los documentos de identidad emitidos a los miembros de la tripulación de las aeronaves proporcionan una base internacional armonizada y fiable para el reconocimiento y la validación de la documentación para autorizar el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas, de conformidad con las especificaciones pertinentes establecidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*.

- (r) Los pasajeros deben, para poder acceder a la zona estéril a fin de embarcar en la aeronave, presentar una tarjeta de embarque válida.
- (s) Las personas que necesiten la Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario Permanente, previa la recepción, deben recibir un entrenamiento sobre el objetivo de la Seguridad de la Aviación Civil; el cual debe ser efectuado, evaluado y registrado por el administrador del aeropuerto. El entrenamiento debe indicar:
  - (1) Reconocer una amenaza.
  - (2) Conocer los procedimientos de control de acceso.
  - (3) Reconocer cuáles son los objetos prohibidos.
  - (4) Reaccionar ante objetos desatendidos / personas, vehículos y objetos sospechosos.
  - (7) Seguir las acciones que se ejecutan ante una amenaza.
  - (8) La finalidad de las TIAA.
  - (9) La responsabilidad de los titulares de las TIAA.
  - (10) La validez y el acceso que concede la TIAA.



- (11) La reglamentación para el uso de las TIAA.
- (12) Las sanciones por el uso indebido de las TIAA.
- (t) El administrador de aeropuerto debe mantener un registro de todo entrenamiento dado a cada persona a quien se le emite una tarjeta de identificación de acceso aeroportuario a áreas restringidas, hasta 180 días después de la finalización de los privilegios de acceso para esa persona.
- (u) El registro de las personas que recibieron el entrenamiento estará a disposición de la AAC, cuando esta autoridad, así lo requiera.
- (v) Las TIAA deben ser entregadas personalmente a fin de poder verificar la información que contiene la tarjeta de identificación respecto al titular, como ser: fotografía, firmas, credencial del empleador, rasgos personales, etc., recepción que debe ser registrada.
- (w) Los inspectores de la AAC pueden ingresar a cualquier área del aeropuerto presentando y portando visiblemente la credencial oficial de inspector de la DGAC.
- (x) Ninguna persona puede utilizar una TIAA que no haya sido emitida por el administrador del aeropuerto.
- (t) El administrador de aeropuerto debe mantener un registro de los documentos requeridos en el proceso de otorgación de una TIAA y mantenerlos resguardados de cada persona a quien se le emite una tarjeta de identificación de acceso aeroportuario a áreas restringidas, hasta 180 días después de la finalización de dicho proceso.

#### **107.415 Verificación de antecedentes**

- (a) El administrador de aeropuerto es el responsable de realizar la verificación de antecedentes de las personas que contrate y que solicitan una TIAA permanente y del personal de seguridad cada vez que sea renovado su TIAA.
- (b) La verificación de antecedentes de los solicitantes de una TIAA permanente o temporal consta de la verificación de los antecedentes penales y personales, para determinar si la persona cumple con los criterios para obtener acceso.
- (c) Los antecedentes policiales que deben verificarse se realizarán por medio de los Certificados de Antecedentes actualizados, otorgados por la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen – FELCC y Fuerza Especial de Lucha de Contra el Narcotráfico – FELCN, para extranjeros y nacionales repatriados se requerirá los antecedentes de la INTERPOL.
- (d) Los antecedentes personales que deben verificarse son la identidad de la persona por medio de un documento de identidad otorgado por el Estado y obtener referencias personales de las empresas patronales anteriores o centros académicos.
- (e) Antes de dar inicio a la comprobación de los antecedentes policiales, el Administrador de Aeropuerto debe verificar los antecedentes laborales.
- (f) No se otorgará una TIAA, si los certificados de antecedentes emitidos por la Policía Boliviana, revelen la comisión de delitos tipificados en la normativa del Estado Plurinacional de Bolivia.
- (g) La verificación de antecedentes, se realizará antes de la contratación del personal que solicite ingreso a una zona restringida del aeropuerto.
- (h) Cualquier persona autorizada a tener acceso a áreas restringidas y luego sea encontrado en sus antecedentes cualquier delito tipificado en la Normativa, debe informar sobre su delito o condena y

devolver al Administrador de Aeropuerto la TIAA otorgada, en un plazo no mayor a veinticuatro (24) horas.

- (l) Se comprobarán antecedentes policiales de los últimos dos años de todo el personal que deba tener acceso a las zonas restringidas de seguridad. Este control, se repetirá a intervalos regulares no superiores a dos años.

#### **107.417 Procedimientos relacionados a las Tarjetas de identificación de acceso vehicular**

Para los requisitos y autorización de circulación de vehículos, referirse al Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario, al Adjunto A de la RAB 138 y al Manual de Seguridad en Plataforma del Administrador de Aeropuerto.

- (a) Ningún vehículo puede ingresar y/o circular en una zona de seguridad restringida, sin contar visiblemente con la tarjeta de acceso vehicular correspondiente, otorgada por el administrador de aeropuerto.
- (b) El acceso a la parte aeronáutica, será permitido solo a aquellos vehículos directamente implicados en las operaciones de las aeronaves.
- (c) La solicitud de una TIAV, debe realizarla el empleador o propietario de dicho vehículo justificando la necesidad operacional de la circulación en la parte aeronáutica y las áreas a las cuales requiere acceso.
- (d) Las TIAV, deben contar con la siguiente información:
  - (1) Placa de Control del vehículo.
  - (2) Áreas de acceso permitidas.
  - (3) Periodo de validez.
  - (4) Nombre de la empresa o institución
  - (5) Marca y color del vehículo.
- (e) La TIAV debe ser fijada permanentemente en la parte inferior del parabrisas.
- (f) El material y diseño de la TIAV, debe ser difícil de quitar, alterar o falsificar, establecer especificaciones de diseño.
- (g) La TIAV, no exime que los ocupantes cuenten con la TIAA, ni de los controles de seguridad, que les permita ingresar a las áreas autorizadas al vehículo.
- (h) Las TIAV deben ser renovadas cada 24 (veinticuatro) meses.

#### **107.419 Inspección del personal, vehículos y suministros que se trasladen a la parte aeronáutica**

- (a) Todo el personal y los artículos que porten, deben ser inspeccionados antes de permitirles el ingreso a la zona de seguridad restringida. El método de inspección, debe ser igual que el empleado para la inspección de pasajeros.
- (b) Los vehículos a los que se conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos que transporten antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos deben ser inspeccionados o de otros controles de seguridad apropiados, de conformidad con la evaluación de amenaza y gestión de riesgo del aeropuerto.
- (c) El Administrador de Aeropuerto debe asegurarse de contar con una caseta o instalación adecuada destinada exclusivamente al control de acceso de personas y vehículos, que cuente como mínimo el siguiente equipamiento y documentación:
  - 1) Un Detector Manual de Metales
  - 2) Una linterna

- 3) Un espejo convexo revisor de vehículos.
  - 4) Iluminación interna y externa suficiente para que el Oficial de Seguridad realice eficientemente los controles e inspecciones de seguridad.
  - 5) Una copia impresa del SOP sobre procedimientos de acceso de personas y vehículos.
  - 6) Formularios de registro de personas y vehículos que ingresan a Zona de Seguridad Restringida.
- (d) La tripulación de las aeronaves que requieran ingresar a la zona de seguridad restringida, deben ser inspeccionados de igual manera que el personal del aeropuerto y los pasajeros. La tripulación, ingresará a la aeronave únicamente por un punto de control de inspección de Zona Estéril.
- (e) El administrador de aeropuerto debe asegurarse de que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas sean objeto de controles de seguridad apropiados, que pueden incluir la inspección.

#### **107.421 Medidas relativas para pasajeros y su equipaje de mano**

- (a) El administrador de aeropuerto, establecerá medidas para asegurar que se inspeccionen a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo y su equipaje de mano, antes de que se embarquen en una aeronave, que salga de una zona de seguridad restringida.
- (b) Los pasajeros y su equipaje de mano, deben ser inspeccionados para evitar que se introduzcan artículos o sustancias prohibidas dentro de las zonas de seguridad restringida y dentro de las aeronaves.
- (c) La inspección de pasajeros se llevará a cabo mediante el detector de metales de pórtico, detector de metales manual y/o escáneres corporales o una combinación de estos medios y procedimientos.
- (d) La inspección de equipaje, se llevará a cabo mediante equipos de rayos x ó también podrá utilizarse una combinación con un sistema de detectores de explosivos o una combinación de estos medios y procedimientos.
- (e) La inspección de pasajeros y equipaje, debe ser realizada por personal de seguridad calificado, capacitado y certificado en aplicación al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (f) En caso de fallas de los equipos tecnológicos de inspección, la revisión de pasajeros y equipaje de mano será realizada, manualmente, en su totalidad.
- (h) Las personas que, de conformidad a los Convenios Internacionales en el país, tengan la calidad de agente diplomático o consular deberán someterse a la revisión de rutina previa al embarque, incluido el equipaje de mano, sin vulnerar por ello sus privilegios e inmunidades. Las valijas diplomáticas precintadas que transporten, no serán sometidas a revisión manual, pero no están excluidas de la revisión mediante rayos X.
- (i) Los oficiales de los organismos de seguridad del Estado, podrán efectuar inspecciones a los pasajeros y objetos de mano en un lugar separado habilitado para este efecto, a todas aquellas personas que por razones fundadas y debidamente acreditadas así lo soliciten.
- (j) Se aplicarán procedimientos para la revisión de personas con necesidades especiales, como mínimo, deberían incluirse instrucciones sobre las medidas por adoptar respecto a las siguientes clases de personas:
- (1) Bebés en sillas de ruedas, coches de bebés y niños (se requerirá el consentimiento de un adulto)
  - (2) Mujeres embarazadas.
  - (3) Personas discapacitadas.
  - (4) Pasajeros en sillas de rueda
  - (5) Personas con condiciones médicas (con miembros enyesados)

- (6) Pasajeros quienes por motivos religiosos soliciten una revisión en privado.
  - (7) Las personas que usen elementos de apoyo médico, marcapasos, prótesis ortopédicas y los discapacitados que no puedan desplazarse por sí mismos sin un apoyo de elemento auxiliar, no serán inspeccionados con equipos detectores, pero deberán someterse a una inspección manual por parte de efectivos de la Policía Boliviana, el que procederá teniendo en cuenta las limitaciones del caso y de ser necesario los conducirá a un lugar separado.
  - (8) Los pasajeros que transporten joyas, artículos metálicos de valor, insignias u otros objetos de similares características, películas fotográficas de alta sensibilidad u otros elementos que puedan eventualmente ser afectados por los equipos detectores o hacerlos reaccionar, podrán solicitar la revisión en privado.
  - (9) Todas las sillas de ruedas y camillas deben ser inspeccionadas con la máquina de rayos x si su estructura lo permite o manualmente, antes de embarcarse en una aeronave. Por tanto, los pasajeros deben ingresar a la zona estéril con una silla de ruedas perteneciente al administrador del aeropuerto o de la aerolínea transportadora. Si el deseo de la persona es permanecer en la zona estéril con su propia silla de ruedas hasta embarcar a la aeronave, ésta será devuelta a la persona dentro de la zona estéril una vez inspeccionada.
  - (10) Los pasajeros con impedimentos serán inspeccionados mediante los equipos de seguridad o inspección manual en privado. Todos los objetos personales y equipaje de mano, serán inspeccionados con la máquina de rayos x e inspección manual de considerarse necesario.
  - (11) Cuando se tenga que inspeccionar manualmente el equipaje de mano de un pasajero no vidente, debe realizarse con un testigo presente.
  - (12) Para la inspección de los bebés y niños pequeños, estos deben pasar en brazos de los padres por el arco detector de metales, los niños más grandes deberán pasar solos y de ser necesaria una inspección manual a cargo de la Policía Boliviana, debe pedirse permiso al padre para realizarla, empleando el concepto de mismo género. Nunca debe separarse al niño de los padres.
  - (13) Las sillas de paseo, coches de bebé si su estructura lo permite, objetos personales y equipaje de mano, deben inspeccionarse con la máquina de rayos x o realizarla manualmente.
  - (14) Las mujeres embarazadas deben ser sometidas a los mismos procedimientos de inspección aplicados a los demás pasajeros. Sin embargo, si una mujer en estado de gestación, expresa preocupación sobre los equipos de seguridad, puede requerir una inspección manual a cargo de la Policía Boliviana, la cual debe realizarse en privado.
  - (15) El administrador de aeropuerto, debe hacer lo posible para asegurarse que los pasajeros por cuyas creencias culturales o religiosas soliciten otro medio de inspección no constituyan una amenaza para la aviación civil.
- k) El administrador de aeropuerto debe tener a disposición, una lista de artículos prohibidos y restringidos en la cabina de una aeronave;
- l) El administrador de aeropuerto debe contar con procedimientos descritos en su PSA, para resolver alarmas de detectores de metales o artefactos sospechosos identificados en una persona o en sus manos, incluyendo los artículos de los que se hayan despojado.
- m) El Administrador de Aeropuerto asegurara que los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido inspeccionados estén protegidos contra cualquier interferencia no autorizada, desde el punto de inspección hasta embarcar la aeronave

#### **107.423 Denegación de ingreso a Zonas de Seguridad Restringidas y Estériles**

- (a) Cualquier persona sin importar el rango, nivel, jerarquía o institución, que no permita que se realice una inspección de su persona y pertinencias y/o ponga en riesgo la seguridad de la aviación civil, debe negarse su ingreso a las zonas de seguridad restringidas y estériles del aeropuerto.

**107.425 Puesto de inspección de pasajeros**

- (a) Los puestos de inspección de pasajeros y equipajes, deben cumplir con las siguientes características:
- (1) La configuración de los puestos de inspección deben facilitar el control de los pasajeros, evitar embotellamientos, facilitar el trabajo del personal de seguridad y facilitar la circulación de los pasajeros a fin de atender la demanda.
  - (2) La configuración debe contemplar mesones de longitud adecuada antes y después de la máquina de rayos x, mesones para la inspección manual del equipaje de mano con la altura adecuada para evitar que el personal de seguridad tenga que inclinarse o doblar el cuerpo, mesas y asientos para que los pasajeros reordenen sus objetos personales y vestimenta, cabinas para la inspección privada de los pasajeros y su equipaje de mano.
  - (3) Los puestos de inspección deben estar dotados, como mínimo con el siguiente equipo de seguridad; detector de metales de pórtico, detector de metales manual y máquina de Rayos X.
  - (4) En los puestos de inspección debe proveerse a los pasajeros suficientes bandejas para que depositen los artículos que llevan consigo a fin de ser escaneados por la máquina de Rayos X.
  - (5) El puesto de inspección debe estar provisto con una línea telefónica interna, para entablar la comunicación con las diferentes oficinas del aeropuerto.
  - (6) Los puestos de inspección deben presentar un ambiente cómodo para el personal de seguridad y los mismos pasajeros, debiendo contar con calefacción y aire acondicionado, buena iluminación y ventilación.

**107.427 Transporte de Armas de Fuego y/o Artículos peligrosos**

- (a) Ninguna persona puede portar o transportar explosivos, sustancias incendiarias, armas de fuego, peligrosas o mortales, objetos punzantes o cortantes cuyo diámetro sea mayor a 6 cm, forma o material u objetos contundentes, cuando:
- (1) Se inicia la inspección de la persona o de sus pertenencias personales antes de ingresar a un área estéril; y en áreas o zonas restringidas.
- (b) La Normativa aplicable al transporte de armas de fuego, se encuentra establecida en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (c) Los Programas de Seguridad del administrador de aeropuerto, deben explicar los procedimientos para manipular y transportar armas de fuego en cumplimiento al PNSAC.
- (d) El administrador de aeropuerto, debe establecer un ambiente adecuado para asegurarse que la verificación y manipulación de armas sea llevada a cabo con seguridad y que no represente algún riesgo al público en general.
- (1) Cuento con un barril de arena donde pueda aprovisionar y desaproveccionar las armas.
  - (2) Este en un ambiente protegido a fin de evitar cualquier riesgo al público en general

**107.429 Personal de los puestos de inspección de pasajeros**

- (a) El personal de seguridad debe ser cuidadosamente seleccionado, capacitado y evaluado para asegurar que posee las cualificaciones, competencias y conocimientos requeridos para obtener la certificación y cumplir con las funciones en el puesto de inspección de pasajeros de acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (b) El puesto de inspección de pasajeros debe estar constituido por personal de seguridad de ambos géneros para que la inspección de los pasajeros, sea realizada por personal del mismo género. La revisión manual del equipaje de mano, podrá realizarlo personal de seguridad del género opuesto a menos que el pasajero requiera que sea uno de igual género.

- (c) Los puntos de revisión de seguridad para acceso al área estéril o de pre embarque serán operados como mínimo por el siguiente personal:
- (1) Un(a) supervisor (a).
  - (2) Una persona, un sistema, método o procedimiento (mecánico o electrónico) para la verificación de documentos de viaje y TIAA (Puertas de ingreso al Pre-embarque).
  - (3) Un(a) operador(a) entrenado(a) en cada máquina de Rayos X.
  - (4) Un operador del pórtico detector de metales con detector manual de metales.
  - (5) Una operadora del pórtico detector de metales con detector manual de metales.
  - (6) Un(a) oficial de seguridad, que guíe e ingrese manualmente de forma correcta las bandejas y el equipaje de mano en la cinta transportadora de la máquina de Rayos X.
  - (7) Un(a) efectivo entrenado en tareas de Seguridad de la Aviación Civil de la JESPA, como Oficial de cumplimiento de Ley.
- (d) El personal del puesto de inspección de pasajeros debe rotar entre las diversas funciones durante sus turnos de trabajo. El personal que opere la máquina de rayos x realizará una rotación registrada después de cada 30 minutos de servicio en dicha función y no debe reanudar la misma después de transcurrida una (1) hora, el personal no debe realizar funciones de monitoreo del CCTV durante los tiempos de descanso señalados o antes de empezar a operar la máquina de Rayos X.
- (e) Cada puesto de inspección de pasajeros debe contar con Procedimientos Estandarizados de Operación – SOP, en los que se describa en detalle la forma en que deben aplicarse y llevarse a cabo el control de seguridad y los procedimientos de inspección, para que el personal de seguridad tenga referencia escrita.

#### **107.431 Inspección de pasajeros y personal del aeropuerto**

- (a) Para ingresar a la zona de seguridad restringida o estéril el pasajero, personal de los Organismos de Seguridad del Estado, Explotadores de Aeronaves, servicios del aeropuerto y cualquier otro, debe ser inspeccionados de acuerdo a los Procedimientos Estandarizados de Operación – SOP, descritos en su Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- (b) Los pasajeros, personal de los Organismos de Seguridad del Estado, Explotadores de Aeronaves, servicios del aeropuerto y cualquier otro, deben despojarse de todo artículo que lleve consigo antes de someterse a la inspección con los detectores de metales, debiendo el Oficial de Seguridad identificar claramente el artículo que haya activado la alarma del detector de metales, pudiendo este inspeccionar manualmente a quien haya activado la mencionada alarma.
- (c) El administrador de aeropuerto, debe realizar una inspección manual aleatoria de los pasajeros y los equipajes de mano, de acuerdo a la evaluación de amenaza y gestión de riesgo del aeropuerto.
- (d) El personal de seguridad debe resolver las alarmas de detectores de metales o artefactos sospechosos identificados en su persona o en sus manos, incluyendo los artículos de los que se hayan despojado.

#### **107.433 Inspección manual aleatoria de pasajeros y no pasajeros**

- (a) En el puesto de inspección de pasajeros, se realizarán inspecciones manuales aleatorias a personas (que no alarmen el arco detector de metales), un porcentaje de acuerdo a la evaluación de amenaza y gestión de riesgo de cada aeropuerto.

#### **107.435 Inspección manual de pasajeros y no pasajeros**

- (a) La inspección manual de los pasajeros, debe realizarla un oficial de la Policía Boliviana y del mismo género que el pasajero. La inspección se realizará cumpliendo con el Procedimiento de Operación Normalizado – SOP, el cual debe detallar una metodología a ser aplicada sistemáticamente a todo pasajero.

- (b) La inspección manual de pasajeros puede realizarse en público o privado. Las cabinas donde se realice la inspección en privado, deberá ser monitoreada por un Oficial de Seguridad.

#### **107.437 Inspección del equipaje de mano**

- (a) El equipaje de mano de los pasajeros, debe ser inspeccionado con una máquina de Rayos X. Si el operador de la máquina no puede determinar con seguridad que el equipaje no contiene artículos prohibidos o artefactos o sustancias peligrosas debe realizarse una inspección manual.
- (b) La inspección manual del equipaje de mano, debe realizarse en presencia del pasajero y de acuerdo a lo detallado en el procedimiento de operación normalizado – SOP.
- (c) Para efectuar la inspección manual del equipaje de mano, el oficial de seguridad debe contar con guantes, un mesón de dimensiones y altura adecuadas para facilitar la revisión .
- (d) La inspección manual del equipaje de mano, debe realizarse en público sin exponer documentos privados, joyas o dinero. Si el pasajero solicita que la inspección manual se realice en privado, el oficial de seguridad debe satisfacer dicho requerimiento.
- (e) El pasajero puede requerir que sea un oficial del mismo género quién realice la inspección manual del equipaje, dicho requerimiento debe ser satisfecho.
- (f) En caso de desperfecto de la máquina de rayos X, debe realizarse la inspección manual del 100% del equipaje de mano de los pasajeros.

#### **107.439 Separación de los pasajeros inspeccionados y no inspeccionados**

- (a) Antes de habilitar las zonas estériles, estas deben ser inspeccionadas para garantizar la condición de estéril y debe realizarse inspecciones regulares durante el día, aun cuando las operaciones sean continuas.
- (b) Los pasajeros y equipajes de mano que sean inspeccionados, deben mantenerse separados en tiempo o espacio o ambos, para protegerlos de interferencias no autorizadas. Si los pasajeros inspeccionados y su equipaje de mano, llegan a tener contacto con personas no inspeccionadas, deben ser sometidos a una segunda inspección.

#### **107.441 Pasajeros en transbordo, tránsito o transferencia**

- (a) El administrador de aeropuerto se asegurará que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo, tránsito o transferencia y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado Plurinacional de Bolivia haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.
- (b) Los pasajeros en vuelos domésticos provenientes de aeropuertos que aplican un programa de seguridad podrán ingresar directamente a las salas de embarque a través de corredores estériles a fin de mantener su condición.
- (c) Los pasajeros en tránsito en vuelos domésticos provenientes de un aeropuerto que aplican un programa de seguridad podrán permanecer a bordo de la aeronave, si por razones técnicas o de seguridad no se requiere su desembarque.
- (d) Los pasajeros en tránsito en vuelos domésticos provenientes de un aeropuerto que no aplica un programa de seguridad, deberán desembarcar de la aeronave y ser inspeccionados antes de ingresar a una zona estéril y embarcar en una aeronave.
- (e) El Administrador de Aeropuerto, debe asegurarse que ningún pasajero en tránsito o transbordo

haya dejado algún artículo u objeto sospechoso en pasillos de conexión, salas de tránsito o cualquier instalación utilizada para este fin, asegurando la integridad del Aeropuerto.

#### **107.443 Artículos prohibidos y restringidos**

- (a) El personal de seguridad durante la inspección de pasajeros, equipaje de mano y equipaje de bodega deben identificar y prohibir la introducción a la zona estéril y la aeronave los artículos prohibidos y restringidos por razones de seguridad, descritos en el Apéndice B del PNSAC.
- (b) Las mercancías peligrosas y artículos prohibidos que sean necesarios dentro de la parte aeronáutica para el funcionamiento y mantenimiento de las aeronaves y equipos empleados en las operaciones aeroportuarias, podrán ingresar a través de los puestos de control de acceso, debiendo las empresas o instituciones interesadas informar y presentar al administrador del aeropuerto una lista de las mercancías peligrosas y artículos prohibidos, y la cantidad de los mismos que sean necesarios dentro de la parte aeronáutica.
- (c) Los artículos prohibidos que se encuentren en el pasajero o su equipaje de mano durante la inspección serán decomisados, almacenados en un ánfora ubicada a la vista de los pasajeros, posteriormente el administrador del aeropuerto, elaborará un registro de los artículos prohibidos decomisados para ser remitido a la AAC.
- (d) Los artículos prohibidos y restringidos decomisados en el puesto de inspección de pasajeros serán entregados a la Policía Boliviana, para que ésta autoridad disponga de ellos.
- (e) Las armas de fuego y municiones que sean detectadas en el puesto de inspección de pasajeros o en el puesto de inspección del equipaje de bodega y no cuenten con el permiso pertinente, deben ser entregadas a la Policía Boliviana o miembros de las Fuerzas Armadas en servicio en el aeropuerto.
- (f) Las mercancías peligrosas que sean decomisadas en el puesto de inspección de pasajeros o en el puesto de inspección del equipaje de bodega, deben entregarse al servicio de salvamento y extinción de incendios.

#### **107.445 Inspección del equipaje de bodega**

- (a) El administrador de aeropuerto, en caso de contar con equipo de rayos X facturado, debe realizar la inspección del 100% del equipaje de bodega que vaya a ingresar a la zona de seguridad restringida o embarcarse en una aeronave. La inspección del equipaje de bodega debe realizarse de acuerdo a la evaluación de amenaza y gestión de riesgo empleando una máquina de rayos x, o en los casos que se requiera combinar con una inspección manual.
- (b) La inspección manual del equipaje de bodega, debe realizarse en presencia del pasajero o podrá realizarse sin la presencia del pasajero si el ambiente destinado para la inspección manual cuenta con un mesón de dimensiones adecuadas siendo grabado por el CCTV en dos ángulos diferentes y en presencia de un representante de la aerolínea y un miembro de la Policía Boliviana en servicio.
- (c) La inspección del equipaje de bodega, debe contemplar la inspección por un método adicional. Entre los métodos de inspección adicional son aceptables la inspección con rayos X de dos ángulos distintos, la inspección manual, la inspección con canes o inspección con detector de trazas de explosivos. Las inspecciones adicionales deben estar registradas y ser realizadas en base a una evaluación de amenaza y gestión de riesgo del aeropuerto.
- (d) El equipaje de bodega debe ser protegido contra el acceso no autorizado desde el momento de su aceptación para su transporte, por tanto el sistema de manipulación de equipaje y la zona de clasificación de equipaje deben estar controlados, que estará bajo responsabilidad del Explotador de Aeronaves.
- (e) Las jaulas de los animales y todos los objetos que lo acompañan (bolsas de alimentos, contenedores etc.) que se transporten como parte del equipaje de bodega, deben ser inspeccionadas manualmente sin el animal dentro de la misma en presencia del pasajero, por personal de seguridad del administrador de aeropuerto antes de ser facturado.



- (f) La facturación del equipaje de bodega fuera del aeropuerto debe contar con procedimientos de seguridad adicionales que proporcionen el mismo nivel de seguridad que la facturación en el aeropuerto. Entre las medidas adicionales están la designación de un área protegida para la aceptación, inspección y custodia del equipaje de bodega fuera del aeropuerto, un vehículo estéril, asegurado y precintado que transporte el equipaje al aeropuerto y la recepción, conciliación con la documentación del precinto y equipajes aceptados para su transporte, la custodia y protección del equipaje hasta cargarse en la aeronave.
- (g) En caso que falle el sistema de manipulación de equipaje de bodega o las máquinas de rayos x empleadas para inspeccionar el equipaje de bodega, debe contar con un procedimiento secundario de inspección y manipulación del equipaje de bodega a fin de mitigar temporalmente la falla y permitir que las operaciones continúen.
- (h) Los operadores de las máquinas de Rayos X, no deben interpretar las imágenes por más de 30 minutos, debiendo realizar otras funciones por 60 minutos antes de volver a interpretar imágenes de la máquina de rayos x o monitorear las imágenes del CCTV.
- (i) Los operadores de las máquinas de Rayos X, nunca deben sentir presión para liberar un equipaje por tanto, debe existir el número suficiente de operadores y máquinas de rayos x para inspeccionar la demanda de equipajes.
- (j) La selección del equipaje de bodega por parte del administrador de aeropuerto debe siempre realizarse aplicándose el principio de una selección razonada y uniforme durante todo el período en el que se manipula o se despacha el equipaje de bodega. La selección razonada significa que ésta se base en la imagen de los rayos X, concentrándose el esfuerzo en aquellos bultos que con máxima probabilidad puedan esconder un artículo prohibido.

-----

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**Subparte F: Parámetros para la utilización de equipos de rayos x****107.501 Procedimientos relacionados a la utilización de los sistemas de rayos X**

- (a) El Administrador de Aeropuerto, podrá utilizar un Equipo de Rayos X, para la inspección de equipaje de mano y bodega, siempre y cuando cumpla con lo siguiente:
  - (1) Cada Operador de Rayos X, este provisto de un Dosímetro Personal, el cual será evaluado periódicamente por un instituto radiológico acreditado por el Estado.
  - (2) El Administrador de Aeropuerto, debe mantener una copia del registro de los resultados de las pruebas de radiación, por lo mínimo de un año atrás.
- (b) Para utilizar un sistema de rayos X inmediatamente después de que el sistema fue inicialmente instalado, o después que haya sido trasladado de un lugar a otro debe demostrar que el sistema cumple con los parámetros de funcionamiento establecidos por el fabricante y aceptados por la AAC.
- (c) El administrador de aeropuerto, mediante un Instituto radiológico acreditado, realizará una prueba de radiación, cuando el equipo haya sido inicialmente instalado o que haya sido trasladado de un lugar a otro.
- (d) El administrador de aeropuerto, mantendrá una copia del registro de los resultados de las pruebas de radiación más recientes y debe tenerlos a disposición para inspección por la AAC.
- (e) El personal que cumpla funciones como Operador de Rayos X, debe someterse a un examen médico visual, cada doce (12) meses.
- (f) El Administrador de Aeropuerto debe implementar un Programa de Mantenimiento, de todos los equipos de Rayos X, que sean utilizados para la inspección de Seguridad, el cual estará descrito en su Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- (g) Si el equipo de Rayos X, presentara fallas o desperfectos, debe ser notificado a la AAC, inmediatamente.
- (h) El Administrador de Aeropuerto, debe demostrar, semestralmente, evidencia de cumplimiento de los resultados de Auditorías internas del funcionamiento de los equipos de rayos X, así como la respuesta de los operadores de rayos X, y la respuesta de los procedimientos empleados por el personal de seguridad en los puntos de control de seguridad durante las auditorias, inspecciones y evaluaciones que sean realizadas, a través de registros, formularios y otros que se apliquen.

-----

**Subparte G: Equipamiento de seguridad de la aviación civil****107.601 Generalidades**

## (a) Adquisición:

- (1) Para la utilización del equipamiento de seguridad para la inspección por rayos x, detectores de metales de pórtilo o manuales y otros equipos para seguridad deben estar dentro los los parámetros de funcionamiento descritos en el texto de orientación sobre equipamiento de seguridad emitido por la DGAC.

## (b) Calibración:

Los equipos deben estar debidamente calibrados en sus niveles de alarma, proporcional al nivel de alerta que corresponda con el grado de amenaza existente, descritos en su Programa de Seguridad.

## (c) Utilización y mantenimiento:

- (1) Todo equipo de seguridad se usará de acuerdo con las recomendaciones del fabricante y de acuerdo a los procedimientos del programa de seguridad del aeropuerto.
- (2) El Administrador de Aeropuerto debe incluir en ~~los contratos de compra~~ su Programa de Seguridad un calendario de mantenimiento preventivo, con técnicos calificados, a fin de reducir al mínimo la paralización de los equipos.

**107.603 Detector de metales de pórtilo**

- (a) Todos los detectores de metales de pórtilo (WTMD), serán operados por personal certificado por la AAC.
- (b) Los WTMD utilizados, serán capaces de detectar un trozo de metal de prueba y alarmar en una prueba operacional al nivel del tobillo, cintura y pecho (OTP).
- (c) El mantenimiento de los detectores de metales de pórtilo, será realizado por personal competente y entrenado convenientemente de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.
- (d) Antes de ser habilitado un WTMD al comienzo del día o luego de haber estado fuera de servicio por un periodo de tiempo para su operación, debe realizarse la prueba de ensayo de puesta en servicio utilizando una pieza de ensayo (OTP), cuyo resultado debe ser coincidente con el umbral mínimo establecido de acuerdo con los parámetros de funcionamiento descritos en el texto de orientación sobre equipamiento de seguridad emitido por la DGAC.
- (e) El detector de metales de pórtilo, debe estar calibrado de acuerdo al nivel de amenaza del aeropuerto.
- (f) El administrador de aeropuerto, debe llevar adelante un registro de las pruebas de ensayo de puesta en servicio y los resultados de todos los detectores de metales de pórtilo del aeropuerto.

**107.605 Detector de metales manual**

- (a) Todas las unidades de Detectores de Metales Manual (HHMD), serán operadas por personal certificado por la AAC.
- (b) El mantenimiento de las HHMD será realizado por personal competente y entrenado convenientemente de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante y acuerdo con los parámetros de funcionamiento descritos en el texto de orientación sobre equipamiento de seguridad emitido por la DGAC.
- (c) El personal encargado de operar las HHMD, conducirá pruebas operacionales inmediatamente antes de usarlas, a cualquier hora.
- (d) Se debe llevar un registro de las pruebas y del mantenimiento para todos los HHMD, el cual será llevado por el Administrador de Aeropuerto.

**107.607 Equipos de Rayos X para inspección del equipaje**

- (a) Cada equipo de Rayos X, debe contar con una Pieza de Ensayo Combinada (CTP).
- (b) Al poner el equipo de Rayos X en funcionamiento por primera vez en el día y toda vez que el mismo sea encendido el operador del equipo deben realizar una prueba de operatividad con la Pieza de Ensayo Combinada (CTP), de acuerdo con los parámetros de funcionamiento descritos en el texto de orientación sobre equipamiento de seguridad emitido por la DGAC.
- (c) Los equipos de Rayos X que no cumplan con los requerimientos establecidos, deberán ser puestos fuera de servicio.
- (d) En el caso que, por una falla en el equipo de Rayos X, no se cuente con el mismo para la inspección del equipaje, se debe proceder al registro en forma manual de todo el equipaje.
- (e) El mantenimiento de los equipos de Rayos X, debe ser realizado por personal competente y entrenado convenientemente, de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.
- (f) Se debe llevar un registro de las pruebas y del mantenimiento para todos los equipos de Rayos X, el cual será llevado por el Administrador de Aeropuerto.

**107.609 Operación y mantenimiento del equipamiento de seguridad**

- (a) El mantenimiento del equipamiento utilizado para mantener los controles de seguridad del aeropuerto es responsabilidad del Administrador de aeropuerto.
  - (b) Todo el equipamiento de seguridad en uso debe ser operado de acuerdo con las instrucciones del fabricante y las provisiones específicas establecidas en los PSA.
  - (c) El administrador del aeropuerto debe realizar y mantener actualizado un cronograma de mantenimiento que asegure que todo el equipamiento de seguridad este operativo y en forma óptima.
  - (d) El administrador del aeropuerto debe asegurarse que técnicos debidamente calificados están disponibles para llevar adelante el mantenimiento necesario de todo el equipamiento utilizado para mantener los controles de seguridad del aeropuerto.
-

**Subparte H: Clasificación y parámetros de trabajo para el personal de seguridad de la aviación civil****107.701 Clasificación del personal de seguridad de la aviación civil (AVSEC)**

- a) Cada Oficina de Seguridad de la Aviación Civil de cada aeropuerto, debe contar con el siguiente personal AVSEC:
- (1) Personal de Coordinación y Supervisión
    - (i) Un (1) Jefe(a) o Coordinador(a) de Seguridad de la Aviación Civil  
Entre sus principales responsabilidades están:
      - i. Establecimiento y actualización del Programa de Seguridad de Aeropuerto, para asegurar el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil – PNSAC.
      - ii. Enlace con todas las partes involucradas en la seguridad de la aviación a nivel del aeropuerto, incluyendo los explotadores de aeronaves que prestan servicios desde el aeropuerto.
      - iii. La supervisión y coordinación de la aplicación de todos los controles, medidas y procedimientos de seguridad aprobados a nivel aeropuerto.
    - (ii) Supervisores (as) de Seguridad
  - (2) Personal de Inspección
    - (i) Operadores (as) de Rayos X
    - (ii) Oficiales de Seguridad (personal masculino y/o femenino)

**107.703 Parámetros generales de trabajo para el personal de seguridad de la aviación civil (AVSEC)**

- (a) El administrador de aeropuerto no podrá emplear a personal de seguridad de la aviación civil, a no ser que la persona:
- (1) Haya pasado por un proceso de selección interno, mediante el cual el administrador de aeropuerto verifique que la persona está calificada para desarrollar funciones de seguridad de la aviación civil;
  - (2) Posea aptitudes básicas y habilidades físicas incluyendo percepción de colores, agudeza visual y auditiva, coordinación física y aptitudes motoras, aptitudes que deben ser certificadas por un profesional médico.
- (b) El administrador de aeropuerto, una vez contratado el personal de seguridad de la aviación civil, debe:
- (1) Instruir al personal en los cursos que requiere, para el cumplimiento de sus funciones.
- (c) El administrador de aeropuerto, una vez cumplido (a) y (b), debe iniciar el proceso de certificación del personal de seguridad de la aviación civil, ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (d) El administrador de aeropuerto, no puede contar con personal que realice funciones de seguridad de la aviación civil, que no haya cumplido con (a), (b) y (c).

**107.705 Parámetros específicos de trabajo para el personal de seguridad de la aviación civil (AVSEC)****(a) Gerente o Jefe (a) de Seguridad**

- (1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
- (2) Debe estar designado por el administrador de aeropuerto, como Gerente o Jefe (a) de Seguridad, con autoridad suficiente para asegurar la plena aplicación y el cumplimiento del Programa de Seguridad de Aeropuerto y debe tener comunicación directa con la parte ejecutiva del administrador de aeropuerto.
- (3) No podrá ejercer otra función que no esté relacionada con la seguridad de la aviación civil.
- (4) Debe establecer en su programa de seguridad una cadena de sucesión, que cumpla con las exigencias de capacitación y experiencia comprobadas.
- (5) Debe cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el PNISAC.

**(b) Coordinador (a) de Seguridad**

- (1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
- (2) Debe estar designado por el administrador de aeropuerto, como Coordinador de Seguridad en su Programa de Seguridad, la designación debe incluir su nombre y una descripción de los medios por los cuales podrá ser contactado las 24 horas. El Coordinador debe ser el contacto primario del administrador del aeropuerto para actividades relacionadas con seguridad y comunicaciones con la DGAC, el Comité Aeroportuario de Seguridad y ante un eventual acto de interferencia ilícita.
- (3) No podrá ejercer otra función que no esté relacionada con la seguridad de la aviación civil.
- (4) Toda designación o cambio de Coordinador de Seguridad debe ser notificado por escrito a la DGAC, dentro de las 48 horas producido el hecho.
- (5) En caso de una Interferencia Ilícita, debe elaborar de inmediato un reporte por escrito del acto a la autoridad asignada y a la DGAC.
- (6) Debe establecer en su programa de seguridad una cadena de sucesión, que cumpla con las exigencias de capacitación y experiencia comprobadas.

**(c) Supervisor (a) de Seguridad**

- (1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
- (2) Cada administrador de aeropuerto, debe designar Supervisores (as) de Seguridad, con autoridad suficiente para asegurar la plena aplicación y el cumplimiento de los procedimientos descritos en el Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- (3) Los Supervisores (as) de Seguridad del puesto de inspección de pasajeros, deben ser responsables de la eficiencia general de la zona de inspección de pasajeros.
- (4) Los Supervisores (as) de Seguridad del puesto de inspección de pasajeros, no pueden operar una máquina de Rayos X, pero pueden ayudar en la evaluación de los pasajeros de riesgo y deben dar al personal orientación sobre toda cuestión de seguridad.
- (5) No podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la seguridad de la aviación civil.
- (6) Deben cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el PNISAC.

**(d) Operadores (as) de Rayos X**

- (1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
- (2) El administrador de aeropuerto, debe designar Operadores (as) de Rayos X, que apliquen el cumplimiento de los procedimientos descritos en el Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- (3) Los Operadores (as) de Rayos X, en los puntos de inspección deben poseer los conocimientos y la experiencia necesarios en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
- (4) Los Operadores de Rayos X, no podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la seguridad de la aviación civil.
- (5) Los Operadores de Rayos X, mientras se encuentren operando una máquina de rayos X, no podrán ejercer otra función que no sea la de interpretación de imágenes y detección de objetos prohibidos y peligrosos.
- (6) Los operadores (as) de equipos de rayos X, deben ser capaces de distinguir en el monitor del equipo, los parámetros apropiados de visualización de los objetos especificados en el programa de seguridad del administrador de aeropuerto. Donde el sistema de rayos X muestre colores, el operador debe ser capaz de percibir cada color.
- (7) Los operadores (as) que manejan cualquier equipo de rayos X con monitor en colores, deben ser capaces de distinguir cada color mostrado en la pantalla del monitor y explicar el significado de cada color.
- (8) Los operadores (as) que manejan cualquier equipo de rayos X, deben ser capaces de escuchar y responder la voz o alarmas audibles generadas por el equipo utilizado en los puntos de verificación de seguridad, durante un ambiente de actividad cotidiana.
- (9) Deben cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el PNISAC.

**(e) Oficiales de Seguridad**

- (1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
- (2) El administrador de aeropuerto, debe designar Oficiales de Seguridad, que apliquen el cumplimiento de los procedimientos descritos en el Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- (3) Los Oficiales de Seguridad en los puntos de inspección deben poseer, los conocimientos y la experiencia necesarios en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
- (4) Los Oficiales de Seguridad, no podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la seguridad de la aviación civil.
- (5) El administrador de aeropuerto, no podrá emplear a una persona para cumplir funciones en los controles de seguridad, si no cuenta con un certificado médico que acredite sus condiciones físicas óptimas (visión, audición, motricidad, etc).
- (6) El personal de seguridad, que cumple tareas de revisión manual o física u otras operaciones relacionadas con la inspección, deben ser capaces de realizar la revisión de forma eficiente y completa de los equipajes, contenedores, envases u otros objetos sujetos al proceso de revisión de seguridad.



- (7) El personal de seguridad que desarrolla una revisión mediante un detector manual de metales, deben poseer suficiente destreza y habilidad para realizar estos procedimientos en todas las partes del cuerpo de las personas, realizando una tarea profesional, con el consentimiento de la persona o pasajero.
- (8) Los oficiales de seguridad que manejan cualquier equipo de inspección, deben ser capaces de escuchar y responder la voz o alarmas audibles generadas por el equipo utilizado en los puntos de verificación de seguridad, durante un ambiente de actividad cotidiana.
- (9) Poseer la habilidad de leer, hablar y escribir español, lo suficientemente bien para:
  - (ii) Llevar a cabo instrucciones escritas y orales, para un desempeño apropiado de las labores de revisión en los puntos de inspección.
  - (iii) Leer la identificación regular en español de credenciales y tarjetas de acceso aeroportuario, boletos de avión, pases a bordo y etiquetas de artículos normalmente encontrados en el proceso de verificación.
  - (iv) Brindar direcciones, comprender y responder a preguntas de personas y pasajeros sometidos a la revisión.
  - (v) Escribir los reportes de incidentes sucedidos, anotaciones en el libro de novedades.
- (10) Deben cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el PNISAC.

-----

**Subparte I: Contratación, Instrucción, Certificación y Recertificación del personal de seguridad de la aviación civil, causales para la suspensión o pérdida de Certificación, Control y Fiscalización.**

**107.801 Requisitos mínimos para la contratación del personal de seguridad de la aviación civil**

- (a) El administrador de aeropuerto puede emplear a cualquier persona, si la misma cumple con los siguientes requisitos mínimos:
- (1) Hoja de vida actualizada
  - (2) Fotocopia de Cédula de Identidad (vigente)
  - (3) Libreta Militar (varones)
  - (4) Título de Bachiller
  - (5) Tener dominio oral y escrito del idioma español
  - (6) Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico – FELCN, vigentes y sin antecedentes penales.
  - (7) Cumplir con lo requerido para ocupar el puesto, que se encuentra descrito en el PNISAC.
  - (8) Verificación de antecedentes personales y laborales, por parte del administrador de aeropuerto.

Nota 1: El Administrador de Aeropuerto, conforme a su reglamento interno de contrataciones, puede solicitar otros requisitos adicionales.

Nota 2: En caso de incumplimiento con alguno de los requisitos de contratación del personal de seguridad de la aviación civil, será descalificado y no se procederá con su contratación.

**107.803 Instrucción teórica y práctica del personal de seguridad de la aviación civil**

- (a) El administrador de aeropuerto, debe cumplir con lo establecido en su Programa de Instrucción, en aplicación del PNISAC.

**107.805 Certificación, Recertificación de Oficiales de Seguridad, Operadores (as) de Rayos X y Supervisores (as) de Seguridad**

- (a) A partir del 01 de julio de 2016, el personal del Administrador de Aeropuerto que realiza funciones de Seguridad de la Aviación Civil (Oficial de Seguridad, Operador(a) de Rayos X y Supervisor(a) de Seguridad), debe ser Certificado para el desarrollo de sus funciones por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (b) Certificación
- (1) Requisitos
    - (i) Hoja de vida actualizada
    - (ii) Fotocopia de Cédula de Identidad (vigente)
    - (iii) Libreta Militar (varones)
    - (iv) Título de Bachiller
    - (vi) Tener dominio oral y escrito del idioma español
    - (vii) Certificado del Curso en Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, al cual desea certificar. El curso debe haber sido autorizado por la DGAC o impartido por un centro aprobado por la DGAC o centros de entrenamiento reconocido por la OACI.

- (viii) Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico - FELCN vigentes y sin antecedentes penales.
- (ix) Certificación por parte del Administrador de Aeropuerto, que la persona cumple con lo requerido para ocupar el puesto, que se encuentra descrito en el PNISAC.
- (x) Registro de notas, debidamente validadas por el instructor a cargo de la capacitación teórica.
- (xi) Registro del formulario del entrenamiento en el puesto de trabajo, firmado por la persona sujeta a certificación, los responsables de la supervisión y el inspector de la DGAC a cargo de la fiscalización.
- (x) Fotografía actual, a color en fondo blanco, tamaño 3x3 (en formato físico y digital);

Nota.- En caso de que algún Certificado de la FELCC y FELCN tengan antecedentes, los casos se remitirán a la Dirección Jurídica de la DGAC, para su análisis correspondiente, pudiendo derivar en la negación de la otorgación de la TIAA.

## (2) Procedimiento

- (i) El Administrador de Aeropuerto debe presentar nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la Certificación correspondiente (Oficial de Seguridad, Operador (a) de Rayos X o Supervisor (a) de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC). Adjuntando, la documentación descrita en el Párrafo (a) (1) de la presente Sección.
- (ii) La Dirección General de Aeronáutica Civil, realizará una verificación de los documentos entregados por el administrador de aeropuerto.
- (iii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de diez (10) días hábiles, para su corrección por parte del administrador de aeropuerto, quien iniciará un nuevo proceso de certificación.
- (iv) De no existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, la Dirección General de Aeronáutica Civil, se pronunciará emitiendo la certificación correspondiente (Oficial de Seguridad, Operador (a) de Rayos X o Supervisor (a) de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC) vigente por cinco (5) años.

## (c) Recertificación

### (1) Requisitos

- (i) Hoja de vida actualizada
- (ii) Fotocopia de Cédula de Identidad (vigente)
- (iii) Certificados de los Cursos de refrescamiento en Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, al cual desea re-certificar. Los cursos deben haber sido autorizados por la DGAC.
- (iv) Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico - FELCN vigentes y sin antecedentes penales.

- (v) Registro de notas, debidamente validadas por el instructor a cargo de la capacitación teórica.
  - (vi) Fotografía actual, a color en fondo blanco, tamaño 3x3 (en formato físico y digital);
- (2) Procedimiento
- (i) Treinta (30) días hábiles antes de expirar la certificación correspondiente (Oficial de Seguridad, Operador (a) de Rayos X o Supervisor (a) de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, el administrador de Aeropuerto, debe presentar nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando su respectiva recertificación. Adjuntando, la documentación descrita en el Párrafo (b) (1) de la presente Sección.
  - (ii) La Dirección General de Aeronáutica Civil, realizará una verificación de los documentos entregados por el administrador de aeropuerto, cumplidos los requisitos se emitirá la recertificación, por un periodo de cinco (5) años;
  - (iii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de quince (15) días hábiles para su corrección por parte del administrador de aeropuerto, quien iniciará un nuevo proceso de recertificación.

#### **107.809 Causales para la suspensión o pérdida de Certificación como Oficial de Seguridad, Operador (a) de Rayos X o Supervisor (a) de Seguridad**

- (1) El poseedor de una certificación como Oficial de Seguridad, Operador (a) de Rayos X o Supervisor (a) de Seguridad, perderá la misma si no ha recibido un curso recurrente o de refrescamiento en un (1) año calendario debiendo solicitar una certificación tal como se indica en el Párrafo (a) de la presente Reglamentación.
- (2) En caso de detectarse, mediante inspecciones o auditorías de fiscalización, la presentación de deficiencias en el cumplimiento de sus funciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil, procederá a la suspensión temporal o revocación definitiva de la certificación otorgada.
- (3) En caso de detectarse incumplimiento en la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en la presente reglamentación y en los programas de seguridad del administrador de aeropuerto.
- (4) En caso de que la Comisión de Faltas y Sanciones, así lo establezca.
- (5) En caso de que se encuentre en un proceso investigativo, el funcionario sujeto de la misma realizará trabajos administrativos.

#### **107.811 Control y Fiscalización**

- (1) Para fines de control y fiscalización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, todo el personal de Seguridad de la Aviación Civil (Oficial de Seguridad, Operador(a) de Rayos X y Supervisor(a) de Seguridad), debe portar su Certificación otorgada por la DGAC, al momento de cumplir sus funciones.

#### **107.815 Certificación, Recertificación, Habilitación de nueva Especialidad y Convalidación de Instructor AVSEC**

##### **(a) Certificación**

- (1) Requisitos
  - (i) Hoja de vida actualizada
  - (ii) Fotocopia de cédula de identidad (vigente)
  - (iii) Libreta militar (varones)

- (iv) Título de bachiller
  - (v) Tener dominio oral y escrito del idioma español
  - (vi) Certificado del “Curso Instructores en Seguridad AVSEC”, impartido por un centro aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o centros de entrenamiento reconocidos por la OACI.
  - (vii) Certificado del Curso de la especialidad que se pretenda dictar, demostrando experiencia de trabajo de 1 (un) año, en tareas referidas a la especialidad solicitada.
  - (viii) Experiencia de trabajo en Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, mínima de dos (2) años, demostrados con certificados de trabajo o documentos equivalentes.
  - (ix) Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico – FELCN, vigentes y sin antecedentes penales.
  - (x) Dos (2) fotografías actuales, a color en fondo blanco, tamaño 3x3 (formato físico y digital).
- (2) Procedimiento
- (i) El solicitante a una Certificación de Instructor de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, deberá presentar nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando su respectiva certificación. Adjuntando, la documentación descrita en la Subparte I, Sección 107.815, Párrafo (a) (1) Requisitos.
  - (ii) La Dirección General de Aeronáutica Civil, realizará una verificación de los documentos entregados por el solicitante.
  - (iii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de diez (10) días hábiles, para su corrección por parte del solicitante, quien iniciará un nuevo proceso de certificación.
  - (iv) Habiendo cumplido con todos los requisitos, se fijará fecha para el examen teórico, conforme a lo siguiente:
    - (1) El postulante debe obtener una calificación mínima de 80%, para aprobar el examen teórico.
    - (2) En caso de reprobación de este examen, se autorizará una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores.
    - (3) Si el solicitante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, debiendo esperar tres (3) meses calendario para efectuar una nueva solicitud.
  - (v) En caso de haber aprobado el examen teórico, estará habilitado para el examen práctico, conforme a lo siguiente:
    - (1) Exposición y defensa de un módulo (por sorteo) del Curso AVSEC de la especialidad solicitada; ante un tribunal que designará la Dirección General de Aeronáutica Civil.
    - (2) El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80%, en el examen práctico.
    - (3) En caso de reprobación del examen práctico, se autorizará al solicitante una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores, conforme a lo siguiente:

- (A) Exposición y defensa de un módulo (por sorteo) del Curso AVSEC de la especialidad solicitada; ante el mismo tribunal designado en el primer examen práctico, por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
  - (B) El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80%, en la segunda instancia del examen práctico.
  - (C) Si el solicitante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, debiendo esperar tres (3) meses calendario para efectuar una nueva solicitud.
- (vi) En caso de haber aprobado el examen práctico, el solicitante deberá completar un total de cinco (5) horas académicas bajo la figura de “entrenamiento en el aula”, bajo la supervisión y evaluación de un Inspector AVSEC de la DGAC, certificado como instructor o un instructor debidamente certificado por la DGAC.
  - (vii) Finalmente y cumplido todo lo anterior en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, la Dirección General de Aeronáutica Civil, se pronunciará emitiendo una certificación como Instructor AVSEC con la especialidad solicitada, vigente por cinco (5) años.
- (b) Recertificación
- (1) Requisitos
    - (i) Hoja de vida actualizada;
    - (ii) Fotocopia de cédula de identidad (vigente);
    - (iii) Certificado de un Curso, Taller o Seminario en Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, aprobada y/o reconocido por la Dirección General de Aeronáutica Civil o centros de entrenamiento reconocidos por la OACI, dentro de los últimos cinco (5) años.
    - (iv) Certificado o documentación equivalente de los cursos impartidos en la especialidad a recertificar, los cuales deben contar con el respaldo de la aprobación por la Dirección General de Aeronáutica Civil, dentro de los últimos cinco (5) años.
    - (v) Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico - FELCN (vigentes);
    - (vi) Dos (2) fotografías actuales, a color en fondo blanco, tamaño 3x3 (formato físico y digital);
  - (3) Procedimiento
    - (i) El solicitante a una recertificación como Instructor AVSEC, debe, dirigir nota al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la recertificación como Instructor AVSEC y adjuntando la documentación descrita en la Subparte I, Sección 107.815, Párrafo (b) (1) Requisitos.
    - (ii) La Dirección General de Aeronáutica Civil, realizará una verificación de los documentos entregados por el solicitante, cumplidos los requisitos se emitirá la recertificación como Instructor AVSEC, por un periodo de cinco (5) años;
    - (iii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de diez (10) días hábiles para su corrección por parte del solicitante, quien iniciará un nuevo proceso de recertificación.
- (c) Habilitación para nueva especialidad

- (1) Requisitos
  - (i) Certificación de Instructor AVSEC (vigente).
  - (ii) Certificado del Curso de la especialidad que se pretenda dictar, demostrando una experiencia de trabajo de un (1) año en tareas referidas a la especialidad solicitada.
- (2) Procedimiento
  - (i) Presentar nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando una habilitación para nueva especialidad y adjuntando la documentación descrita en la Subparte I, Sección 107.815, Párrafo (c) (1) Requisitos.
  - (ii) La Dirección General de Aeronáutica Civil, realizará una verificación de los documentos entregados por el solicitante.
  - (iii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de diez (10) días hábiles, para su corrección por parte del solicitante, quien iniciará un nuevo proceso de certificación.
  - (iv) Habiendo cumplido con los requisitos, se fijará fecha para el examen teórico, conforme a lo siguiente:
    - (1) El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80%, para aprobar el examen teórico.
    - (2) En caso de reprobación de este examen, se autorizará una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores.
    - (3) Si el solicitante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, debiendo esperar tres (3) meses calendario para efectuar una nueva solicitud.
  - (v) En caso de haber aprobado el examen teórico, estará habilitado para el examen práctico, conforme a lo siguiente:
    - (1) Exposición y defensa de un módulo (por sorteo) del Curso AVSEC de la nueva especialidad solicitada; ante un tribunal que designará la Dirección General de Aeronáutica Civil.
    - (2) El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80%, en el examen práctico.
    - (3) Posterior al examen en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, la Dirección General de Aeronáutica Civil, se pronunciará emitiendo la certificación como Instructor AVSEC incluyendo la nueva especialidad solicitada, misma que estará vigente hasta la fecha de expiración de la certificación como Instructor AVSEC.
    - (4) En caso de reprobación del examen práctico, se autorizará al solicitante una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores, conforme a lo siguiente:
      - (A) Exposición y defensa de un módulo (por sorteo) del Curso AVSEC de la nueva especialidad solicitada; ante el mismo tribunal designado en el primer examen práctico, por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
      - (B) El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80%, en la segunda instancia del examen práctico.
    - (5) Si el solicitante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, debiendo esperar tres (3) meses calendario para efectuar una nueva solicitud.

(3) Convalidación

- (1) El solicitante extranjero a una convalidación como Instructor AVSEC, debe cumplir con lo establecido en la Subparte I, Sección 107.815, Párrafo (a) (1) Requisitos.

**107.817 Causales para la pérdida de Certificación como Instructor AVSEC**

- (a) Un poseedor de una certificación de Instructor AVSEC, perderá la misma si no ha impartido instrucción en cinco (5) años calendario debiendo solicitar una certificación tal como se indica en la Subparte I, Sección 107.815, párrafo (a)
- (b) En caso de detectarse, mediante inspecciones o auditorías de fiscalización, la presentación de deficiencias en el proceso de Capacitación, la Dirección General de Aeronáutica Civil, procederá a la suspensión temporal o revocación definitiva de la certificación otorgada.
- (c) Si la Certificación de Instructor AVSEC ha expirado y el interesado no se ha presentado para su recertificación, no podrá impartir ninguna capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil, hasta que cumpla lo indicado en la Subparte I, Sección 107.815, Párrafo (b).

**107.819 Control y fiscalización**

- (d) Para fines de control y fiscalización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, todo Instructor AVSEC al momento de impartir capacitación debe portar necesariamente su certificación como Instructor AVSEC, con la habilitación de la especialidad del curso que este dictando.

-----



**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**Subparte J: Cursos en materia de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC****107.901 Generalidades**

- (a) El Administrador de Aeropuerto, no podrá realizar cursos iniciales o de refrescamiento de Seguridad de la Aviación Civil, sin que los mismos hayan sido aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**107.903 Requisitos para la aprobación**

- (a) Especificar el nombre del curso inicial o de refrescamiento, las fechas y el lugar de realización.
- (b) Especificar el justificativo de la realización del curso.
- (c) Especificar el o los nombres de los instructores que impartirán el curso, los mismos deberán estar certificados y habilitados en la especialidad a ser dictada, por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a lo establecido en la Subparte I del presente Reglamento. La cantidad de instructores, será determinada conforme a lo siguiente:
  - (1) Un (1) Instructor(a), de 1 a 15 participantes.
  - (2) Dos (2) Instructores(as), de 16 a 25 participantes.
- (c) Especificar el Material Didáctico Normalizado (MDN) de la OACI que será utilizado.
- (d) El administrador de aeropuerto, podrá realizar adecuaciones al Material Didáctico Normalizado (MDN) de la OACI para una mejor instrucción, las mismas que deben estar aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (e) Para los cursos que no tengan Material Didáctico Normalizado (MDN) aprobado y publicado por la OACI, el administrador e aeropuerto, debe elaborar el Manual de Referencia del Participante y la Guía del Instructor, ambos deberán estar aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (f) Especificar la nómina y la cantidad de participantes (deben estar comprendidos en un rango, como máximo de veinticinco (25)).
- (g) Los cursos iniciales o de refrescamiento de seguridad de la aviación civil, realizados por el administrador de aeropuerto, deben cumplir con los siguientes requisitos en sus ambientes:
  - (1) Iluminación adecuada
  - (2) Aislada de ruidos
  - (3) Mesas y sillas apropiadas para instrucción
  - (4) Provisto de equipos para instrucción
  - (5) Exclusivo para instrucción
  - (6) Servicios higiénicos adecuados y cercanos al ambiente de instrucción

**107.905 Procedimiento para aprobación**

- (a) Presentar nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la aprobación para realizar un curso inicial o de refrescamiento, adjuntando los requisitos establecidos en la Sección 107.903 del presente Reglamento, con una anticipación de diez (10) días hábiles previos al inicio del curso.
- (b) La Dirección General de Aeronáutica Civil, realizará una verificación de los documentos entregados por el administrador de aeropuerto.
- (c) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de cinco (5) días hábiles, para su corrección por parte del administrador de aeropuerto, quien iniciará un nuevo proceso de solicitud.
- (d) Habiendo cumplido con los requisitos, la Dirección General de Aeronáutica Civil, aprobará oficialmente la realización del curso y designará un Responsable de Fiscalización, para verificar el desarrollo del mismo.

**107.907 Fiscalización de cursos de Seguridad de la Aviación Civil**

- (a) Fiscalización de la instrucción teórica
  - (1) Durante el desarrollo y/o finalización de la instrucción teórica, el administrador de aeropuerto, debe entregar a requerimiento verbal del Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, la documentación del curso (registros de asistencia, exámenes parciales y/o finales, registro de notas, etc.)
  - (2) Durante el desarrollo del curso, el administrador de aeropuerto debe atender cualquier requerimiento verbal de mejora, por parte del Responsable de Fiscalización designado por la DGAC.
- (b) Fiscalización del entrenamiento en el puesto de trabajo
  - (1) Durante el desarrollo y/o finalización del entrenamiento en el puesto de trabajo, el administrador de aeropuerto, debe presentar y entregar a requerimiento verbal del Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, la documentación referida al entrenamiento en el puesto de trabajo.
  - (2) Durante el desarrollo del entrenamiento en el puesto de trabajo, el administrador de aeropuerto debe atender cualquier requerimiento verbal de mejora, por parte del Responsable de Fiscalización designado por la DGAC.
  - (3) Finalizado el entrenamiento en el puesto de trabajo y de forma inmediata, el administrador de aeropuerto coordinará con el Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, la evaluación final.

**107.909 Autorización para el inicio del proceso de certificación del personal de seguridad de la aviación civil (Oficial de Seguridad, Operador(a) de Rayos X y Supervisor(a) de Seguridad)**

- (a) Concluida la evaluación final del entrenamiento en el puesto de trabajo, en un plazo de cinco (5) días hábiles, el Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, emitirá una comunicación oficial al administrador de aeropuerto, autorizando el inicio del proceso de certificación del personal que haya aprobado la instrucción teórica y el entrenamiento en el puesto de trabajo.
- (b) El administrador de aeropuerto, una vez recibida la comunicación oficial por parte del Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, autorizando el inicio del proceso de certificación del personal que haya aprobado la instrucción teórica y el entrenamiento en el puesto de trabajo, debe en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles, solicitar la certificación a la DGAC, conforme a la Subparte I del presente Reglamento.
- (c) Durante su proceso de certificación, el personal de seguridad de la aviación civil (Oficial de Seguridad, Operador(a) de Rayos X y Supervisor(a) de Seguridad), podrá ejercer sus funciones normalmente.
- (d) Si el administrador de aeropuerto, no presenta la solicitud de inicio del proceso de certificación a la DGAC, en el tiempo máximo establecido de veinte (20) días hábiles, el personal que requiere ser certificado, no podrá ejercer ninguna función relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.

-----

**Subparte K: Control de calidad de la seguridad de la aviación civil****107.1001 Generalidades**

- (a) El Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil está definido como la estructura, procesos y procedimientos, así como las funciones y responsabilidades establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para verificar el cumplimiento de lo establecido en la presente Reglamentación. El seguimiento y control de los sistemas de seguridad de la aviación civil, se desarrollan a través de Auditoría, Inspección, Prueba y Estudio de Seguridad.

**107.1003 Herramientas para el Control de Calidad**

- (a) **Auditoría de seguridad.** Constituye un examen a profundidad del cumplimiento de todos los aspectos contenidos en el PSA, para determinar si están siendo aplicados eficientemente a un nivel continuo y constante. Esta Auditoría, debe realizarse conforme a lo estipulado en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.
- (1) El administrador de aeropuerto y Explotador de Aeronaves, deben realizar Auditorías internas a la aplicación de sus Programas de Seguridad de Aeropuerto, en los aeropuertos bajo su administración en forma mensual o cuando las circunstancias lo determinen.
- (b) **Inspección de Seguridad.** Las inspecciones son exámenes de las medidas y procedimientos de seguridad sobre uno o varios aspectos del sistema de seguridad aplicados por un administrador de aeropuerto o las demás entidades sometidas a la presente Reglamentación y que la autoridad aeronáutica considere, a fin de determinar su real eficiencia y eficacia.
- (1) Las inspecciones a los administradores de aeropuerto, serán realizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en forma periódica o cuando las circunstancias lo determinen.
- (2) El informe de la inspección será de conocimiento restringido y contendrá un Plan de Acción que incluirá las normas de seguridad examinadas, las observaciones encontradas, las medidas correctivas para corregir las inconsistencias detectadas y los plazos acordados con el administrador de aeropuerto, para su cumplimiento.
- (3) El Administrador de Aeropuerto y las demás entidades sometidas a la presente Reglamentación, deben cumplir con las medidas correctivas y los plazos establecidos contenidos en los Planes de Acción de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (4) El administrador de aeropuerto, debe realizar inspecciones internas a la aplicación de sus Programas de Seguridad de Aeropuerto, en los aeropuertos bajo su administración en forma mensual o cuando las circunstancias lo determinen.
- (5) Los resultados de las inspecciones realizadas y las medidas correctivas, deben ser remitidas a la Dirección General de Aeronáutica Civil de forma mensual.
- (c) **Prueba de Seguridad.** Constituye el medio para constatar la efectividad en el funcionamiento de los equipos, la idoneidad del personal y de los procedimientos establecidos en un área específica o sitio de control, tales como el perímetro, la plataforma, las aeronaves, los puntos de inspección de pasajeros, los ingresos a las áreas o zonas de seguridad restringidas de personas y vehículos y los sistemas de identificación.
- (1) La Dirección General de Aeronáutica Civil, realizará las pruebas que determine necesarias, sobre los procedimientos de control realizados por los administradores de aeropuerto.
- (2) El administrador de aeropuerto y las demás entidades sometidas a la presente Reglamentación, deben llevar a cabo pruebas internas mensuales a las áreas y sitios de control del aeropuerto.
- (i) La práctica de pruebas estará precedida de la autorización escrita del jefe inmediato del funcionario de seguridad que las realiza, en la cual se establecerá el área o sitio de control sobre la cual se efectuará y el alcance de la misma.

- (ii) Efectuada la prueba, de inmediato se solicitará la presencia del encargado del área o sitio de control, al cual se le presentará la autorización para realizar la prueba y los resultados obtenidos con la misma.
    - (ii) El documento resumen de la prueba será de conocimiento restringido y establecerá claramente las acciones correctivas que se implementarán en forma inmediata, bien sea mediante el mantenimiento o calibración de los equipos, el reentrenamiento de los operadores, el ajuste del procedimiento o el aseguramiento del área problemática.
  - (iii) Los resultados de las pruebas de seguridad de la aviación civil realizadas y las medidas correctivas por el administrador de aeropuerto, deben ser remitidas a la Dirección General de Aeronáutica Civil de forma mensual.
- (d) **Estudio de Seguridad.** Es una evaluación orientada a establecer las necesidades en materia de seguridad de la aviación civil, de las condiciones de operatividad de un administrador de aeropuerto, las medidas y procedimientos de seguridad que se aplica, con el fin de determinar la vulnerabilidad que presentan respecto de la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.
- (1) Los administradores de aeropuerto deben realizar sus propios estudios una vez cada dos años o cuando las circunstancias lo determinen; sin perjuicio del Estudio de Seguridad que realice la Dirección General de Aeronáutica Civil y se comprende como mínimo la revisión y análisis de los siguientes aspectos:
- (i) Conocimiento y cumplimiento de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 107-RAB 108 – RAB 109 (Según corresponda).
  - (ii) Existencia y operatividad del Programa de Seguridad de aeropuerto y de los Planes de seguridad de los explotadores de aeronaves.
  - (iii) Existencia, actualización y funcionalidad de los Planos del aeropuerto para la ubicación de las áreas públicas y restringidas.
  - (iv) Existencia, composición, frecuencia de las reuniones, atribuciones y acciones del Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil.
  - (v) Existencia, estructura, perfiles, capacitación del personal que realiza funciones en seguridad de la aviación civil.
  - (vi) Existencia, características, eficiencia y eficacia de los controles de seguridad aplicados a los pasajeros, a sus objetos personales, su equipaje de mano y facturado.
  - (viii) Existencia, características, eficiencia y eficacia del sistema de identificación de personas y vehículos para el control de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas.
  - (ix) Existencia, características, periodicidad, eficiencia y eficacia de los programas de instrucción en seguridad de la aviación civil.
  - (x) Existencia, operatividad y eficiencia del Plan de Contingencia orientado a hacer frente a los actos de interferencia ilícita, así como las características y funcionalidad del Centro de Operaciones de Emergencia, el Puesto de Mando Móvil y el puesto de estacionamiento aislado para aeronaves. También deberá evaluar la periodicidad y efectividad de los ejercicios de seguridad o simulacros y el cumplimiento de las acciones de corrección derivadas de la realización de los mismos.
  - (xi) Localización, características y vulnerabilidad de los edificios o instalaciones aeroportuarias, así como también, los estudios de seguridad correspondientes a los nuevos desarrollos de infraestructura aeroportuaria.
  - (xii) Existencia, características y efectividad de las vallas de seguridad en la terminal de pasajeros, terminal de carga, perímetro y de las ayudas a la navegación aérea.

- (xiii) Alcance y eficacia de la iluminación de los sitios vulnerables y zonas de estacionamiento de aeronaves.
- (xiv) Existencia, características y funcionalidad de equipos de seguridad, tales como, circuitos cerrados de televisión, sistemas de inspección de pasajeros, equipajes, carga, paquetes de mensajería y correo; redes para monitoreo de identificaciones, comunicaciones y de medios para la detección de explosivos.
  
- (xv) El informe final del Estudio será de conocimiento restringido y deberá contener una síntesis de las fortalezas y debilidades encontradas en el sistema de seguridad, así como también, las acciones que se realizarán por el administrador de aeropuerto para su optimización o mejoramiento.
- (xv) Los resultados de las pruebas de seguridad de la aviación civil realizadas y las medidas correctivas, deben ser remitidas a la Dirección General de Aeronáutica Civil de forma mensual.

-----

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**Subparte L: Notificación e informe de incidentes****107.1101 Procedimiento de notificación**

- (a) Mediante comunicación escrita o vía internet, el administrador de aeropuerto, debe notificar a la Dirección General de Aeronáutica Civil, cuando se presente un hecho relacionado a la Seguridad de la Aviación Civil, como por ejemplo:
- (1) Amenaza de bomba
  - (2) Otros actos de interferencia ilícita
  - (3) Intrusión al perímetro
  - (4) No portar TIAA en Zona de Seguridad Restringida
  - (5) Persona no autorizada en Zona de Seguridad Restringida
  - (6) Vehículo no autorizado en Zona de Seguridad Restringida
  - (7) Falsificación o adulteración de una TIAA
  - (8) Portación de TIAA de otra persona
  - (9) Equipaje sospechoso, hallazgo de armas o explosivos
  - (10) Hurto o robo en Área Pública y/o Zona de Seguridad Restringida
  - (11) Y otros incidentes que hayan afectado e involucrado a la Seguridad de la Aviación Civil
- (b) El administrador de aeropuerto, notificará e informará a la Dirección General de Aeronáutica Civil, dentro de las siguientes 48 hrs., de ocurrido el incidente.
- (c) El administrador de aeropuerto, no discriminará a ningún funcionario, de ninguna institución o empresa, independientemente del rango o jerarquía que ostente, para realizar la notificación y el pertinente informe.
- (d) El informe debe contener adjunto el Formulario de "Notificación de Incidente", conforme al Apéndice – F Formulario de notificación de incidente, del presente Reglamento y toda documentación generada por el Administrador de Aeropuerto, referente al incidente.
- (e) Toda persona involucrada en la actividad aeronáutica, que sepa, haya visto o se le haya informado de un incidente relacionado con la Seguridad de la Aviación Civil en el aeropuerto, tiene la obligación de notificar inmediatamente a su inmediato superior y/o a la Jefatura de Aeropuerto y/o a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (f) La notificación vía Internet se la realizará completando el formulario situado en la página web de la DGAC [www.dgac.gob.bo](http://www.dgac.gob.bo) en el enlace "Notificación de Incidente sobre un hecho relacionado a la seguridad de la aviación civil" o ingresando al link: <https://goo.gl/kGrxKE>

-----



**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**Subparte M: Acuerdos y procedimientos de seguridad de la aviación civil para áreas exclusivas****107.1201 Generalidades**

- (a) El administrador de aeropuerto, en cumplimiento a la presente Subparte, podrá otorgar el permiso de acceso exclusivo de la Parte Pública a la Parte Aeronáutica a explotadores aéreos, concesionarios o empresas de servicios especializados aeroportuarios.
- (b) Los acuerdos de áreas exclusivas, elaborados conforme al Apéndice – G Modelo de Acuerdo de áreas exclusivas del presente Reglamento, una vez aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, deben ser insertados como parte del Programa de Seguridad del Aeropuerto.

**107.1203 Contenido del acuerdo de áreas exclusivas**

- (a) El Acuerdo debe contener como mínimo lo siguiente:
  - (1) Descripción de las responsabilidades del explotador aéreo, concesionarios o empresas de servicios especializados aeroportuarios, que cuenten con un área exclusiva, deben incluir mínimamente las siguientes:
    - (i) Asumir la responsabilidad por la infraestructura, equipos, medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil, del área exclusiva.
    - (ii) Asumir la responsabilidad de realizar las obras civiles que sean necesarias, para evitar que el área exclusiva, sea susceptible de ingresos no autorizados.
    - (iii) Asumir la responsabilidad de la instrucción del personal de Seguridad de la Aviación Civil, que aplicará procedimientos de control y seguridad en el área exclusiva.
    - (iv) Asumir la responsabilidad de proveer equipos de seguridad de la aviación civil, para la revisión y control en al área exclusiva.
    - (v) Asumir la responsabilidad de que su personal de seguridad de la aviación civil en el área exclusiva, cuente con las Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuaría y estén vigentes.
    - (vi) La responsabilidad del área exclusiva es propia del explotador aéreo, concesionarios o empresas de servicios especializados aeroportuarios y no podrá ser compartida con otros concesionarios.
  - (2) Descripción de las responsabilidades del administrador de aeropuerto, debe incluir mínimamente lo siguiente:
    - (i) Descripción del procedimiento de verificación del cumplimiento del acuerdo de área exclusiva.
    - (ii) Descripción del procedimiento para el cierre del área exclusiva, por el incumplimiento de la presente Subparte.
  - (3) Descripción del área concesionada y plano de los límites particulares de cada área, incluyendo los puntos de acceso, sobre los cuales el explotador aéreo, concesionarios o empresas de servicios especializados aeroportuarios tendrá el control y uso exclusivo.
  - (4) Descripción de los Procedimientos Operativos Estandarizados (SOP), a ser aplicados en el área exclusiva.

**107.1205 Procedimiento de aprobación del acuerdo de área exclusiva**

- (a) Previa a la firma del acuerdo de área exclusiva, el administrador de aeropuerto, debe realizar una verificación de la aplicación de dicho documento.
- (b) Una vez firmado el acuerdo de área exclusiva, entre el administrador de aeropuerto y el explotador aéreo, concesionario o empresa de servicios especializados aeroportuarios, debe presentar nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la aprobación del acuerdo de área exclusiva.
- (c) La Dirección General de Aeronáutica Civil, realizará una verificación del Acuerdo y una inspección para verificar su aplicación.
- (d) Una vez cumplidos los párrafos (a), (b) y (c) de la presente sección, la Dirección General de Aeronáutica Civil, aprobará oficialmente el acuerdo de área exclusiva.
- (e) El administrador de aeropuerto, habilitará el área exclusiva una vez que haya recibido la aprobación oficial por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**107.1207 Causales para el cierre de un área exclusiva**

- (a) En caso de incumplimiento del explotador de aeronaves, concesionarios o empresas de servicios especializados aeroportuarios, a las responsabilidades establecidas en la Sección 107.1203 (a) (1), la DGAC determinará el cierre definitivo del área exclusiva.
- (b) En caso de incumplimiento del administrador de aeropuerto a las responsabilidades establecidas en la Sección 107.1203 (a) (2), la DGAC determinará el cierre definitivo del área exclusiva.
- (c) En caso de que la Dirección General de Aeronáutica Civil lo determine, conforme a sus atribuciones, a fin de garantizar la seguridad en los aeropuertos del país.

-----

**Subparte N: Incumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107****107.1301 Cláusula de incumplimiento**

- (a) El administrador de aeropuerto, los explotadores de transporte aéreo, las empresas de servicios aeroportuarios, las personas que desarrollen actividades en las áreas de los aeropuertos, los concesionarios de locales y en general, las personas nacionales o extranjeras que de alguna forma tengan acceso a la infraestructura aeronáutica, que incumplan con la presente Reglamentación, o con alguna otra RAB aplicable con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, con el Programa de Seguridad de Aeropuerto o cometa cualquier acto que atenta contra la seguridad de la aviación civil, será sometido al Comité de Faltas y Sanciones de la DGAC, sin desmedro de las acciones penales o civiles pertinentes.

**107.1303 Otras acciones de incumplimiento a la RAB 107**

- (a) La Dirección General de Aeronáutica Civil, someterá a la Comisión de Faltas y Sanciones al administrador de aeropuerto y/o a quienes incurran en lo siguiente:
- (1) Acción u omisión para desvirtuar la información sobre seguridad de la aviación civil.
  - (2) Emita declaración fraudulenta o intencionadamente falsa en el Programa de Seguridad de Aeropuerto, en las solicitudes de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario, Tarjetas de Identificación de Acceso Vehicular o modifique la misma.
  - (3) Anotación fraudulenta o intencionalmente falsa, en cualquier registro o reporte que se conserva, elabora o usa para demostrar el cumplimiento de la presente Reglamentación.
  - (4) Reproducción o alteración con propósitos fraudulentos, de cualquier reporte, registro, Programa de Seguridad de Aeropuerto, medios de acceso o medios de identificación, expedido en virtud a la presente Reglamentación y otros que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil.
  - (5) Obstruir, interferir, modificar o intentar por su cuenta, inducir a que otra persona interfiera o interrumpa, que se comprometa un sistema, procedimiento o mecanismo de seguridad implementado por exigencia de esta Reglamentación.
  - (6) Entrar, movilizarse, permanecer en una Zona de Seguridad Restringida del aeropuerto, sin que haya cumplido con las medidas y procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, aplicados para el control de acceso a esas zonas.
  - (7) Utilizar, permitir o causar que sea utilizada, cualquier Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario, emitida por el administrador de aeropuerto, aprobada para el ingreso y permanencia de personas, vehículos o equipo en las Áreas Estériles o Zonas de Seguridad Restringida del aeropuerto, en los siguientes casos:
    - (i) Que se identifique personas o vehículos distintos al portador de la Tarjeta de Identificación.
    - (ii) Para realizar funciones ajenas al cargo con que se identificó.
    - (iii) Que permanezca en áreas no autorizadas en la TIAA.

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**Apéndice – A**  
**CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS**

Tipo de Aeropuerto	Movimiento de Pasajeros Por año	Parámetros de Aplicación de la RAB-107
<b>A</b>	<b>(+) 500.000</b>	<p><b>Medidas de Seguridad a ser aplicadas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programa de Seguridad</li> <li>- Programa de Instrucción</li> <li>- Programa de Control de Calidad Interno</li> </ul> <p>Plan de Contingencias <b>Nota: Todos aprobados por la DGAC</b></p> <p><b>Equipos de Seguridad a ser utilizados</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo de Rayos X (equipaje de mano, equipaje de bodega y carga), incluye TIP</li> <li>- Detector de metales de pórtico</li> <li>- Detector de metales manual</li> <li>- CCTV</li> </ul> <p><b>Cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conforme a la <b>RAB - 107.429 Personal de los puestos de inspección de pasajeros.</b></li> </ul>
<b>B</b>	<b>Hasta 500.000</b>	<p><b>Medidas de Seguridad a ser aplicadas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programa de Seguridad</li> <li>- Programa de Instrucción</li> <li>- Programa de Control de Calidad</li> <li>- Plan de Contingencias</li> </ul> <p><b>Nota: Todos aprobados por la DGAC</b></p> <p><b>Equipos de Seguridad a ser utilizados</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo de Rayos X para equipaje de mano</li> <li>- Detector de metales de pórtico</li> <li>- Detector de metales manual</li> </ul> <p><b>Cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conforme a la <b>RAB - 107.429 Personal de los puestos de inspección de pasajeros</b>, excepto el siguiente:</li> </ul> <p>Un(a) oficial de seguridad, que ingrese manualmente de forma correcta el equipaje de mano en la cinta transportadora de la máquina de Rayos X.</p>

Tipo de Aeropuerto	Movimiento de Pasajeros Por año	Parámetros de Aplicación de la RAB-107
<b>C</b>	<b>Hasta 300.000</b>	<p><b>Medidas de Seguridad a ser aplicadas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programa de Seguridad</li> <li>- Programa de Instrucción</li> <li>- Programa de Control de Calidad</li> <li>- Plan de Contingencias</li> </ul> <p><b>Nota: Todos aprobados por la DGAC</b></p> <p><b>Equipos de Seguridad a ser utilizados</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo de Rayos X para equipaje de mano</li> <li>- Detector de metales de pórtico</li> <li>- Detector de metales manual</li> </ul> <p><b>Cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conforme a la <b>RAB - 107.429 Personal de los puestos de inspección de pasajeros</b>, excepto el siguiente:</li> </ul> <p>Un(a) operador(a) del pórtico detector de metales con detector manual de metales.</p> <p>Un(a) oficial de seguridad, que ingrese manualmente de forma correcta el equipaje de mano en la cinta transportadora de la máquina de Rayos X.</p>

-----

## Apéndice – B

### MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (PSA)

#### 1. GENERALIDADES

1.1 Se recomienda la estructura siguiente como base para redactar un PSA:

##### Parte Título

- I. Organización
- II. Descripción del aeropuerto
- III. Medidas de seguridad aeroportuaria
- IV. Respuesta a actos de interferencia ilícita
- V. Instrucción
- VI. Control de calidad: supervisión y vigilancia de la actuación

##### Apéndices

Al redactar un PSA, debe prestarse atención al nivel de detalle que debería figurar en el documento, en particular información confidencial. Generalmente un PSA se distribuye ampliamente, pero únicamente a las personas que necesitan tener acceso a su contenido. Por consiguiente, la información confidencial podría figurar en manuales sobre procedimientos o documentos que complementan el programa, cuya distribución se limitaría exclusivamente a las 2|Personas pertinentes.

#### 2. PARTE I: ORGANIZACIÓN

##### Objetivo del programa

En esta parte debe exponerse claramente los objetivos de un PSA entre los cuales normalmente figuran los siguientes:

- a) documentación del cumplimiento de los requisitos de la legislación nacional y el PNSAC en el aeropuerto;
- b) definición de las responsabilidades de las diversas partes interesadas en materia de seguridad aeroportuaria;
- c) descripción de los arreglos orgánicos para la gestión y coordinación de la seguridad aeroportuaria;
- d) descripción de los mecanismos y procedimientos corrientes relacionados con la seguridad aeroportuaria que son necesarios para proteger las operaciones aeroportuarias;
- e) descripción de los planes de contingencia y procedimientos relacionados con la seguridad aeroportuaria;
- f) definición de normas mínimas; y
- g) revisión y actualización del programa para mantener su eficacia.

##### Fuente de la reglamentación

En esta sección debe indicarse las leyes y reglamentos nacionales que constituyen una base jurídica para la aplicación de la seguridad de la aviación mediante el PNSAC y otorgan las facultades necesarias a las personas y entidades pertinentes para establecer requisitos y tomar medidas para lograr el



cumplimiento. Debería también describirse toda reglamentación o legislación de carácter provincial o municipal que proporcione apoyo jurídico al PSA.

### **Responsabilidades**

En esta sección debe indicarse todas las partes interesadas en la seguridad de la aviación y definirse sus responsabilidades concretas en el marco del ASP, entre las cuales normalmente figuran las siguientes:

- a) autoridad de seguridad de la aviación competente;
- b) explotador de aeropuerto;
- c) administrador de seguridad aeroportuaria;
- d) proveedores de servicios de seguridad aeroportuaria;
- e) autoridad encargada de hacer cumplir la ley;
- f) fuerzas armadas nacionales;
- g) dependencias de respuesta a emergencias y personas y entidades que responden primero;
- h) otros organismos gubernamentales;
- i) explotadores de aeronaves;
- j) arrendatarios en el aeropuerto;
- k) autoridades municipales;
- l) autoridades postales;
- m) autoridades de control fronterizo, tales como aduana e inmigración;
- n) organismos de aviación general;
- o) agentes acreditados;
- p) agentes de despacho de la carga;
- q) operaciones de aprovisionamiento;
- r) empresas de limpieza; y
- s) proveedores de servicios de tránsito aéreo.

Sería útil un organigrama en que se indiquen las responsabilidades respectivas de las personas y entidades mencionadas y podría incluirse como apéndice.

### **Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil (COASEG)**

En esta sección debe indicarse y describirse la función o las atribuciones del COASEG, que normalmente abarcarían, entre otras cosas, lo siguiente:

- a) examen de la amenaza existente para la seguridad aeroportuaria;

- b) coordinación de la implantación de la seguridad aeroportuaria entre las partes interesadas;
- c) foro para analizar cuestiones relativas a la seguridad de la aviación;
- d) examen de los planes relativos a instalaciones y procedimientos estandarizados de operación nuevos o modificados y asesoramiento al respecto;
- e) examen de los resultados de los procedimientos de control de calidad y de las auditorías o inspecciones externas; y
- f) examen del mantenimiento de la pertinencia y eficacia del PSA.

En esta sección debe también figurar la lista de miembros del COASEG, que normalmente abarcaría a las personas o entidades con responsabilidades significativas respecto a la seguridad aeroportuaria. Si varias organizaciones o empresas forman parte de una categoría de partes interesadas, pueden tomarse medidas para una representación colectiva en el COASEG, como en el caso de un comité de explotadores de líneas aéreas. Asimismo, el comité podría ampliarse para que sean miembros de los mismos representantes de los empleados del aeropuerto. En esta sección deberían también indicarse el presidente y el secretario del COASEG. El explotador del aeropuerto suele designar a un representante de alto nivel y miembro de la administración superior para actuar como presidente, con el apoyo del administrador de seguridad aeroportuaria.

Además de los miembros habituales del COASEG, puede designarse a otros representantes, según corresponda, o formar subcomités *ad hoc* o permanentes para tratar cuestiones concretas. En un PSA también deberían indicarse los pormenores de estos arreglos.

En esta sección debe también describirse los arreglos administrativos para un ASC, incluidos, entre otros, los siguientes:

- a) frecuencia de las reuniones;
- b) lugar de las reuniones;
- c) calificación y nombramiento de los miembros;
- d) celebración de las reuniones;
- e) clasificación de seguridad de la información y los documentos; y
- f) preparación y distribución de las actas de las reuniones.

### **Comunicaciones**

En esta sección debe describirse las diversas maneras en que la autoridad competente comunica la información sobre sus políticas, requisitos y orientación a la industria de la aviación del Estado, lo que normalmente abarcaría, entre otras cosas, lo siguiente:

- a) PNSAC;
- b) programas de seguridad de aeropuertos, explotadores de aeronaves y otras partes interesadas;
- c) directrices relativas a la seguridad;
- d) circulares de asesoramiento;
- e) actas de las reuniones; y

f) correspondencia.

En esta sección debe también describirse las políticas relativas a la clasificación de seguridad de los mencionados documentos, así como el método de protección de los documentos confidenciales y las restricciones relativas a su distribución.

Asimismo, en esta sección deberían mencionarse las políticas y restricciones relativas a las relaciones con los medios de comunicación en lo que atañe a la seguridad de la aviación. Podría también indicarse la manera de comunicarse con el funcionario designado encargado de tales cuestiones.

En esta sección podría también figurar, como apéndice, una lista de contactos de otras partes interesadas mencionadas en el PSA.

### **3. PARTE II: DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO**

#### **Características físicas e instalaciones**

Esta parte tiene por objeto proporcionar información suficiente sobre antecedentes respecto al aeropuerto para explicar el contexto operacional en que se aplican las medidas de seguridad. El nivel de detalle debería corresponder a dicho objetivo.

Esta sección debería abarcar información general acerca del aeropuerto, incluida su clave de comunicación, emplazamiento, nombre de su explotador, así como los medios de comunicación con el mismo, tales como dirección postal y números de teléfono.

En esta sección debería también describirse lo siguiente:

- a) propiedad e instalaciones aeroportuarias;
- b) terminal(es) de pasajeros;
- c) zonas de la parte pública;
- d) vías de acceso y estacionamientos;
- e) delimitación de las partes aeronáutica y pública;
- f) instalaciones para carga, correo y aprovisionamiento;
- g) instalaciones y servicios en el aeropuerto, tales como servicios de extinción de incendios e instalaciones de navegación aérea;
- h) áreas para pasajeros, carga, mantenimiento y plataforma para aviación general;
- i) servicios de tránsito aéreo, incluidos la torre, la terminal, el centro de servicios y los servicios de vuelo;
- j) zonas comerciales o las utilizadas por arrendatarios o bajo su control;
- k) puntos de inspección de seguridad;
- l) zonas de control fronterizo, aduana e inmigración; y
- m) organizaciones aeroportuarias.

## Planos

Los planos siguientes podrían figurar en esta sección, posiblemente como apéndices:

- a) configuración del aeropuerto a escala, indicándose los emplazamientos que figuran en el subtítulo anterior;
- b) delimitación de las partes aeronáutica y pública en la zona de la pista y dentro de los edificios terminales; y
- c) delimitación de las zonas de seguridad restringidas.

## Operaciones aeroportuarias

En esta sección debe indicarse las horas de funcionamiento del aeropuerto, las diferentes categorías de operaciones de aeronaves (p. ej., vuelos regulares de pasajeros, chárter, carga y aviación general) y el volumen de operaciones, o sea, número aproximado de movimientos de aeronaves, pasajeros y carga por año. Podría proporcionarse una lista de los explotadores de aeronaves que utilizan el aeropuerto.

## 4. PARTE III: MEDIDAS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

### Descripción general

Debe describirse el método de elaboración y aplicación de las medidas de seguridad en el aeropuerto.

En un método característico se delimitan tres círculos concéntricos en que el círculo exterior representa la parte pública y las correspondientes medidas de seguridad. El segundo círculo representa el límite entre la parte aeronáutica y la parte pública o la zona restringida y las medidas de seguridad elaboradas para impedir el acceso no autorizado, entre las que figuran la designación, en las leyes, de la parte aeronáutica, las barreras de seguridad, como vallas y puertas, sistemas de detección de intrusos y de vigilancia, así como las medidas de control del acceso que limitan el acceso a personas, vehículos y artículos autorizados. El círculo interno representa la zona de seguridad restringida o el área de operaciones relacionados con los pasajeros, que recibe la mayor protección y respecto a la cual las personas, artículos y vehículos pueden ser objeto de inspección u otros controles de seguridad antes de poder ingresar en la misma. Pueden también indicarse las organizaciones a las que incumben las principales responsabilidades en materia de seguridad aeroportuaria.

### Seguridad de la parte pública

En esta sección debe describirse las medidas de seguridad material y operacional ordinarias que se aplican para proteger la parte pública del aeropuerto, entre las que normalmente figurarían las siguientes:

- a) arreglos para reducir el riesgo de que se utilicen vehículos que transportan IED para estrellarse contra el edificio terminal;
- b) arreglos para proteger y vigilar las zonas de llegada y recogida de pasajeros y las partes delanteras del edificio terminal para evitar que se dejen vehículos sin vigilancia;
- c) vigilancia y patrullas de las zonas públicas del edificio terminal;
- d) procedimientos para proteger billetes, tarjetas de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos;
- e) arreglos relativos a las instalaciones de presentación a fin de proteger a los pasajeros de vuelos que se consideren de mayor riesgo; y

- f) mensajes sobre seguridad destinados al público, como informar a los pasajeros que no deben dejar artículos sin vigilancia.

## **Protección del perímetro de las partes aeronáutica y pública y control del acceso**

### ***Designación de la parte aeronáutica***

La parte aeronáutica debe indicarse en la ley, otorgando así a las autoridades facultades para permitir el acceso únicamente a personas autorizadas. En esta sección deberían describirse los arreglos jurídicos en virtud de los cuales se designa la parte aeronáutica y las facultades que se otorgan al explotador del aeropuerto y las autoridades de control. Estos arreglos jurídicos formalizarán normalmente el sistema de permisos como documentos de identidad del aeropuerto.

### **Sistema de permisos como documentos de identidad del aeropuerto**

Esta sección debe contener toda la información pertinente relativa al sistema de permisos como documentos de identidad del aeropuerto, lo que abarca, entre otras cosas, lo siguiente:

- a) reglamento de emisión de permisos;
- b) autoridad de emisión;
- c) categorías de permisos y su período de validez para personas y vehículos;
- d) diseño de los permisos, incluidas características de seguridad y tecnologías de control del acceso;
- e) oficina de emisión de permisos y su horario;
- f) procedimientos de solicitud;
- g) procesamiento de solicitudes y procedimientos de emisión;
- h) procedimientos de verificación de antecedentes;
- i) condiciones de emisión de permisos;
- j) necesidad de informar a los nuevos titulares de permisos; y
- k) procedimientos relativos a permisos perdidos, robados o dañados.

Debe incluirse como apéndice imágenes de las diversas categorías de permisos.

### **Procedimientos de escolta**

Si los reglamentos permiten o exigen que se escolte a ciertas personas en la parte aeronáutica, la correspondiente información debería figurar en esta sección. Por ejemplo, puede exigirse que las personas que utilizan permisos de visitantes estén escoltadas por motivos de seguridad operacional o seguridad de la aviación.

### ***Seguridad del perímetro***

En esta sección debe describirse la protección material del perímetro de las partes pública y aeronáutica, incluidas especificaciones relativas a lo siguiente:

- a) valla del perímetro u otras disposiciones relativas a la seguridad del mismo;

- b) iluminación;
- c) avisos de alerta;
- d) detección de intrusos; y
- e) vigilancia mediante circuito cerrado de televisión (CCTV).

Debe prestarse atención particular a las zonas de contacto entre la parte pública y la parte aeronáutica que no puedan protegerse de la manera habitual, tales como las cintas transportadoras de equipaje entre la zona de presentación y la sala del equipaje. Deberían describirse de manera general las medidas aplicadas para impedir el acceso no autorizado por estas vías.

En esta sección debe también describirse el número, emplazamiento y horario de los puntos de acceso designados para peatones y vehículos, así como el emplazamiento de las salidas de emergencia del aeropuerto.

### **Control del acceso**

En esta sección debe describirse los procedimientos de control del acceso para personas, mercancías y vehículos. En el caso de las personas, esto supone normalmente la verificación de que el titular de un permiso es la persona cuyo nombre aparece en el permiso y no un impostor y que el permiso es válido para la hora y la zona a la que se da acceso. Deberían también describirse en esta sección toda tecnología o aplicaciones biométricas utilizadas para controlar el acceso.

Si un punto de acceso, como una puerta no está dotado de personal, debería describirse la manera en que se cumplen los requisitos de control del acceso. Por ejemplo, podría tratarse de verificación biométrica de la identidad de una persona y la autorización de acceso según la base de datos de permisos del aeropuerto.

En esta sección debe también describirse el procedimiento para verificar la autorización otorgada a determinado vehículo para entrar en la parte pública y al conductor para conducirlo.

Por último, en esta sección debe también describirse el procedimiento de control e inspección de seguridad para personas, mercancías y vehículos, cuando se aplique.

### **Patrullas y puestos de guardias**

En esta sección debe mencionarse, en términos generales, los tipos de patrullas con vehículo o a pie o los puestos de guardias que complementan las medidas materiales de protección de la seguridad y control del acceso.

### **Sistema de control principal**

En esta sección debe describirse, en términos generales, el sistema de control principal utilizado respecto a las cerraduras de seguridad y la organización responsable de su administración, así como su titular.

También debe mencionarse la especificación mínima relativa a cerraduras y candados utilizados para fines de seguridad aeroportuaria, así como los procedimientos estandarizados de operación normalizados en que podrían figurar los elementos de carácter más confidencial.

### **Protección de las zonas de seguridad restringidas *Designación de zonas de seguridad restringidas***

En esta sección debe indicarse la base jurídica para designar una zona de seguridad restringida y describirse, en términos generales, las zonas dentro de la parte aeronáutica y las actividades que tienen

lugar en la zona de seguridad restringida, indicándose los planos mencionados en la Parte II del PSA. Entre las zonas mencionadas deberían figurar las siguientes:

- a) zona de salida de pasajeros entre el punto de inspección de seguridad y la aeronave;
- b) plataforma;
- c) zonas de preparación del equipaje;
- d) depósitos para la carga;
- e) centros postales;
- f) locales de aprovisionamiento en la parte aeronáutica; y
- g) locales para limpieza de aeronaves.

Las zonas de seguridad restringidas deben abarcar otros sectores importantes, tales como instalaciones de control de tránsito aéreo, COE, instalaciones para personalidades destacadas (VIP) y otras zonas de despacho de pasajeros dentro de la parte aeronáutica.

#### **Control del acceso a zonas de seguridad restringidas**

Dado que las zonas de seguridad restringidas se limitarán a determinados sectores de la parte aeronáutica, normalmente se contará con medidas adicionales de control para impedir el acceso no autorizado a determinada zona de seguridad restringida, lo que debería describirse en detalle. Si se exige la inspección de personas, artículos o vehículos para entrar en una zona de seguridad restringida, esta exigencia debería también mencionarse y describirse el correspondiente lugar y el método aplicado.

#### **Responsabilidad relativa al mantenimiento de la integridad de zonas de seguridad restringidas**

Debe designarse a una organización en el aeropuerto, generalmente el explotador del mismo, como responsable de mantener la integridad de una zona de seguridad restringida. Debería describirse en esta sección, en términos generales, el método aplicado, basado en una combinación de medidas y controles de seguridad, tales como barreras, puntos de control, puestos de guardias y patrullas. Los procedimientos más detallados y la información de carácter confidencial podrían figurar en procedimientos estandarizados de operación sobre seguridad, que pueden mencionarse en el PSA.

#### **Inspección del personal que entra en zonas de seguridad restringidas**

En esta sección debe describirse la autoridad y los requisitos jurídicos para la inspección del personal que entra en una zona de seguridad restringida y proporcionarse pormenores sobre:

- a) número y emplazamiento de los puntos de inspección del personal y de los pasajeros;
- b) procedimiento de inspección;
- c) exoneraciones de la inspección, si las hubiere;
- d) artículos prohibidos o restringidos; y
- e) procedimiento para permitir la entrada de herramientas de trabajo.

En esta sección debe indicarse los procedimientos aplicables si se descubre un artículo sospechoso o prohibido durante la inspección.

## **Inspección de vehículos**

Debe describirse aquí los requisitos relativos a los vehículos que deben someterse a inspección al entrar en una zona de seguridad restringida y las disposiciones descritas en **Control del acceso a zonas de seguridad restringidas**.

## **Control del acceso para pasajeros y tripulantes**

Normalmente sólo se permite la entrada de pasajeros legítimos en una zona de seguridad restringida. En esta sección debería describirse el lugar donde se llevan a cabo las verificaciones de los pasajeros, el método aplicado y el personal encargado de ello. Dichos procedimientos generalmente suponen una verificación visual de las tarjetas de embarque en relación con los documentos de viaje de los pasajeros en el punto de entrada en una zona de seguridad restringida. Si corresponde, en esta sección deberían también figurar los arreglos en el caso de los pasajeros con tarjetas de embarque impresas por los mismos, cuya autenticidad tal vez el explotador de aeronaves necesite verificar. Asimismo, puede someterse a tales controles a los pasajeros en tránsito; deberían indicarse en esta sección el lugar, el método y las personas encargadas de dichos controles.

Del mismo modo, sólo se permitirá que entren en una zona de seguridad restringida los miembros legítimos de la tripulación de cabina de los explotadores de aeronaves que estén de servicio. En esta sección debería indicarse el lugar en que se llevan a cabo las correspondientes verificaciones, el método aplicado y las personas encargadas de ello. Dichos procedimientos generalmente suponen una verificación visual del certificado del miembro de la tripulación o de la tarjeta de identidad emitida por el explotador de aeronaves en relación con el manifiesto de la tripulación en el punto de entrada a una zona de seguridad restringida. También deben tratarse en esta sección los procedimientos que se aplican en el caso de los tripulantes que viajan a bordo pero que no están de servicio, si dichos procedimientos son diferentes.

## **Separación entre pasajeros inspeccionados y no inspeccionados**

En esta sección debe describirse el método aplicado para separar los pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados e indicarse la organización que tiene la responsabilidad de asegurarse de que no se mezclen ambas categorías de pasajeros.

## **Autoridad y responsabilidad para la inspección de pasajeros, tripulantes y equipaje de mano**

En esta sección debe indicarse la autoridad en virtud de la cual se somete a los pasajeros a inspección, ya sea una disposición jurídica o un consentimiento implícito como condición impuesta por un explotador de aeronaves para el transporte; también debería indicarse la entidad responsable al respecto.

## **Inspección de pasajeros y tripulantes**

En esta sección debe describirse lo siguiente:

- a) emplazamiento de los puntos de inspección de pasajeros y su horario;
- b) requisito de inspección;
- c) exoneraciones de la inspección, si las hubiere;
- d) procedimiento de inspección;
- e) procedimientos para la inspección de personalidades destacadas o pasajeros con necesidades especiales;
- f) requisitos relativos a los registros secundarios aleatorios, si los hubiere; y



- g) cualesquiera disposiciones especiales para la inspección de tripulantes.

### **Procedimientos de inspección**

En esta sección debe figurar una descripción general del procedimiento de inspección para pasajeros, personalidades destacadas, pasajeros con necesidades especiales y equipaje de mano, incluido lo siguiente:

- a) objetivo de la inspección y el registro;
- b) procedimientos y normas para la inspección y el registro manual de todos los pasajeros de salida e información sobre el proveedor de servicios;
- c) procedimientos y normas para la inspección y el registro manual de pasajeros en tránsito e información sobre el proveedor de servicios;
- d) lista de personas exoneradas de la inspección y el registro;
- e) procedimientos y normas para la inspección y el registro del equipaje de mano e información sobre el explotador o el proveedor de servicios;
- f) medidas correspondientes a la tripulación de vuelo y a los organismos gubernamentales encargados de hacer cumplir la ley y los de otra índole;
- g) medidas aplicables a pasajeros o equipaje de mano sospechosos;
- h) control del movimiento de pasajeros;
- i) medidas relativas a categorías especiales de pasajeros;
- j) procedimientos aplicables si una persona rechaza el registro manual;
- k) procedimientos aplicables si se descubren artículos prohibidos;
- l) manipulación de artículos confiscados y su constancia en un registro;
- m) procedimientos aplicables si se descubren mercancías peligrosas no declaradas; y
- n) medidas relativas a artículos electrónicos y eléctricos.

Parte de esta información podría considerarse como confidencial, por lo que podría figurar en procedimientos estandarizados de operación de distribución más limitada; dichos procedimientos podrían mencionarse en esta sección.

### **Equipo de inspección**

Esta sección debería comprender una descripción general del equipo utilizado para la inspección de pasajeros y equipaje de mano, incluidos WTMD y HHMD, equipo convencional de rayos X, sistemas de detección de explosivos (EDS), de trazas de explosivos (ETD) y de vapores de explosivos (EVD). La información confidencial relativa a calibración, verificaciones del estado de funcionamiento y mantenimiento del equipo podría figurar en procedimientos estandarizados de operación que podrían mencionarse en esta sección.

### **Personal de seguridad**

En esta sección deberían mencionarse los niveles de dotación de personal de servicio, puestos y rotación en cada punto de inspección de pasajeros. La información más detallada o confidencial podría figurar en procedimientos estandarizados de operación que podrían mencionarse en esta sección.

### **Artículos prohibidos**

Una lista de artículos prohibidos debería figurar en esta sección o en un apéndice.

### **Control de armas de fuego o de otra índole**

En esta sección deberían describirse los reglamentos y políticas nacionales relativas al porte de armas de fuego o de otra índole a bordo de las aeronaves, así como las armas que puedan tener consigo las personas en un aeropuerto. Podrían adjuntarse como apéndice las disposiciones pertinentes de las leyes o decretos apropiados.

Normalmente el porte de armas se limitará a las categorías de personas que necesiten sus armas para funciones oficiales y estén autorizadas especialmente por el gobierno. El porte de armas de fuego o de otra índole en la cabina de una aeronave debería recibir el consentimiento previo del explotador de aeronaves y del piloto al mando.

En esta sección deberían describirse las políticas y disposiciones relativas al porte de armas de fuego o de otra índole, si se permite y con la debida autorización, en el caso de oficiales de seguridad de a bordo o personal encargado de hacer cumplir la ley.

Por último, en esta sección deberían describirse las políticas y procedimientos relativos al porte de armas de fuego o de otra índole por personas debidamente autorizadas al pasar por los puntos de inspección de pasajeros.

### **Valijas diplomáticas y mensajeros gubernamentales**

En esta sección debe figurar las políticas y disposiciones relativas a la facilitación para valijas diplomáticas y mensajeros gubernamentales. Deberían mencionarse claramente las políticas en que se indiquen las personas y los artículos exonerados, así como las correspondientes circunstancias.

### **Personas transportadas bajo control jurídico o administrativo**

En esta sección debe describirse las políticas y disposiciones relativas a pasajeros que viajen bajo control jurídico o administrativo, incluidos, por ejemplo, prisioneros escoltados y pasajeros deportados o inadmisibles.

Dichos controles incluyen normalmente la exigencia de una inspección más severa, así como arreglos especiales con el explotador de aeronaves relativos al embarque y los servicios en vuelo.

### **Pasajeros y tripulaciones de aviación general**

En esta sección debe mencionarse si se exige la inspección de pasajeros y tripulantes que viajen a bordo de aeronaves de aviación general. Si dichos pasajeros y tripulantes se despachan de la misma manera que los pasajeros y las tripulaciones de los explotadores de aeronaves, generalmente se someterán a los mismos requisitos.

No obstante, en los aeropuertos en que se cuente con instalaciones distintas para despachar al tráfico de aviación general, las disposiciones podrían ser diferentes.

### **Inspección del equipaje de bodega: autoridad y responsabilidad**

En esta sección debe mencionarse la autoridad otorgada para exigir la inspección del equipaje de bodega, así como la entidad responsable de aplicar las medidas de inspección de seguridad. Si no se menciona explícitamente la autoridad jurídica, el equipaje podría ser objeto de inspección como condición de transporte contractual entre el explotador de aeronaves y el pasajero.

### **Inspección del equipaje de bodega: procedimientos**

En esta sección debe proporcionarse información general relativa al procedimiento de inspección que normalmente abarca lo siguiente:

- a) objetivo de las medidas de seguridad;
- b) emplazamiento de la inspección principal y secundaria;
- c) método y procedimientos para la inspección del equipaje de bodega de origen, por ejemplo antes de la presentación en el edificio terminal, en el momento de esta última o en etapas posteriores aplicando un sistema de inspección en línea;
- d) método y procedimientos para la inspección del equipaje de bodega de trasbordo;
- e) método y procedimientos para la inspección de equipaje de dimensiones superiores a la norma;
- f) procedimientos para asegurarse de que el equipaje inspeccionado se identifique como tal;
- g) medidas para proteger al equipaje de bodega desde el punto de aceptación hasta el embarque a bordo de una aeronave; y
- h) métodos y medidas para proteger al equipaje de bodega inspeccionado fuera del aeropuerto o en el momento de la presentación en la entrada del aeropuerto.

La información más detallada o confidencial relativa a los procedimientos de inspección podría figurar en procedimientos estandarizados de operación, que podrían mencionarse en esta sección y abarcar información relativa a lo siguiente:

- a) tipo de sistema utilizado, ya sea EDS, ETD, EVD, manual o convencional;
- b) procedimientos para despachar artículos sospechosos;
- c) procedimientos para la inspección del equipaje acompañado;
- d) procedimientos para la inspección del equipaje extraviado, no acompañado o urgente;
- e) procedimientos para la inspección del equipaje de la tripulación;
- f) procedimientos para determinar los artículos prohibidos y las mercancías peligrosas;
- g) medidas especiales relativas a artículos electrónicos y eléctricos;
- h) exoneraciones, si las hubiere, del requisito de inspección; e
- i) procedimientos aplicables si se descubren armas o artefactos explosivos.

**Inspección del equipaje de bodega: equipo**

En esta sección debe figurar una descripción general del equipo utilizado para la inspección del equipaje de bodega, incluidos el tipo y modelo del equipo convencional de rayos X o sistemas EDS, ETD o EVD utilizados. La información confidencial relativa a la calibración, verificaciones del estado de funcionamiento y mantenimiento del equipo podría figurar en procedimientos estandarizados de operación, que podrían mencionarse en esta sección.

**Inspección del equipaje de bodega: personal**

En esta sección debe mencionarse los niveles de dotación de personal, puestos y rotación en cada punto de inspección. La información más detallada o confidencial podría figurar en procedimientos estandarizados de operación, que podrían mencionarse en esta sección.

**Cotejo del equipaje de bodega con los pasajeros**

El cotejo del equipaje de bodega con los pasajeros normalmente incumbe al explotador de aeronaves, por lo que en sus programas de seguridad debería figurar información detallada sobre los correspondientes métodos y procedimientos. Sin embargo, en esa sección podría exponerse en términos generales la responsabilidad y el método en cuestión. Si el aeropuerto proporciona el sistema o facilita el procedimiento de otro modo, podría proporcionarse más amplia información al respecto, mencionándose los procedimientos estandarizados de operación, si corresponde.

**Protección y supervisión de las zonas de preparación del equipaje**

Normalmente, las zonas de preparación del equipaje deberían definirse como parte de zonas de seguridad restringidas y protegerse mediante las medidas descritas anteriormente en esta parte del PSA. No obstante, normalmente se necesitan otras medidas especiales para las zonas de preparación del equipaje a fin de reducir el riesgo de interferencia ilícita con el equipaje de bodega. Estas medidas deberían describirse en esta sección.

**Equipaje de bodega no reclamado ni identificado**

En esta sección debe indicarse la entidad responsable del despacho del equipaje de bodega no reclamado ni identificado y describirse las disposiciones relativas a su inspección y depósito hasta que se tome una decisión final al respecto.

**Inspección de mercancías destinadas a la venta o distribución: autoridad y responsabilidad**

En esta sección debe mencionarse la autoridad otorgada para exigir la inspección de las mercancías destinadas a la venta o distribución dentro de una zona de seguridad restringida, así como la entidad responsable de aplicar las correspondientes medidas de inspección de seguridad.

**Inspección de mercancías destinadas a la venta o distribución: procedimiento**

En esta sección debe proporcionarse información general relativa al procedimiento de inspección, incluido el requisito y objetivo de las medidas de seguridad, los emplazamientos en que la inspección podría llevarse a cabo y el correspondiente horario.

La información más detallada o confidencial sobre procedimientos de inspección podría figurar en los procedimientos estandarizados de operación, que podrían mencionarse en esta sección, así como información relativa a lo siguiente:

- a) tipo de sistema utilizado, ya sea EDS, ETD, EVD, manual o convencional;
- b) procedimientos para despachar artículos sospechosos;

- c) procedimientos para la inspección de equipaje de dimensiones superiores a la norma;
- d) medidas especiales relativas a artículos electrónicos y eléctricos;
- e) exoneraciones, si las hubiere, del requisito de inspección; y
- f) procedimientos aplicables si se descubren armas o artefactos explosivos.

### **Proveedores reconocidos**

Si el aeropuerto aplica un programa de proveedores reconocidos, deberían figurar en esta sección los pormenores correspondientes, incluidos las cualificaciones de los proveedores, el procedimiento de certificación, las medidas mínimas de seguridad que debe aplicar el proveedor y los métodos de auditoría de esos arreglos.

### **Mercancías bajo control aduanero**

Debe mencionarse aquí los requisitos de inspección o los controles de seguridad que se exigen para las mercancías bajo control aduanero que entran en una zona de seguridad restringida. En esta sección deberían también describirse en términos generales los procedimientos de entrega de dichas mercancías y las medidas aplicadas antes y después de la entrada en una zona de seguridad restringida.

### **Carga aérea y correo: responsabilidades**

Debe reproducirse en esta sección la declaración de políticas del PNSAC en que se determinen las entidades responsables de garantizar la seguridad de la carga aérea, definiéndose sus responsabilidades.

Establecer una distinción entre las medidas de seguridad de la cadena de suministro que podrían aplicarse mediante un programa de agente acreditado, las responsabilidades del explotador de servicios de transporte aéreo comercial, del explotador de la terminal de carga y del explotador del aeropuerto.

Si la inspección u otras medidas de seguridad relativas a la carga y el correo incumben a un aeropuerto, entonces deberían describirse aquí. Si otra entidad, tales como un explotador de servicios de transporte aéreo comercial, un agente acreditado o un expedidor reconocido es responsable de las mencionadas medidas, sus responsabilidades pueden mencionarse en esta sección.

Si las medidas de seguridad de la carga y el correo incumben a entidades ajenas al explotador del aeropuerto, entonces podría incluirse en esta sección un resumen de lo siguiente:

- a) fuente de la autoridad jurídica respecto a medidas de seguridad;
- b) emplazamientos y horarios de las zonas de despacho de la carga en un aeropuerto;
- c) lista de todos los principales agentes de despacho de la carga;
- d) responsabilidades concretas de los explotadores de transporte aéreo comercial;
- e) requisitos y procedimientos del programa de agentes acreditados;
- f) criterios relativos a expedidores reconocidos según lo dispuesto en los reglamentos y el PNSAC; y
- g) medidas de seguridad para el trasbordo de carga, tales como artículos trasbordados entre líneas aéreas.

### **Acceso a la parte aeronáutica y protección de la carga aérea y el correo**

En esta sección debe describirse el requisito y la responsabilidad para asegurar que únicamente se permita la entrada a la parte aeronáutica de carga y correo autorizados, así como las medidas tomadas para satisfacer este requisito. En esta sección deberían también establecerse la(s) entidad(es) responsable(s) de la protección de la carga y el correo una vez introducidos en la parte aeronáutica. Normalmente esto incumbirá al explotador de servicios de transporte aéreo comercial contratado para transportar carga y correo.

### **Seguridad de las provisiones de a bordo y los suministros**

En esta sección debe indicarse la(s) entidad(es) a la(s) que incumbe garantizar la seguridad e integridad de las provisiones y los suministros que se transportarán a bordo de la aeronave y describirse de manera general las medidas de seguridad requeridas que han de aplicarse en los locales de la empresa de aprovisionamiento y para la protección de dichas provisiones durante el transporte hasta la aeronave. Pueden mencionarse los programas de seguridad aplicados por las empresas de aprovisionamiento y los explotadores de transporte aéreo comercial.

En esta sección debe también describirse todos los arreglos especiales de control del acceso o de la seguridad para las provisiones de a bordo y los suministros en la parte aeronáutica y las verificaciones que se llevan a cabo antes de que se introduzcan en la zona de seguridad restringida.

### **Seguridad de las aeronaves**

En esta sección debe especificarse las responsabilidades relativas a la protección de las aeronaves. Normalmente esto incumbirá al explotador de servicios de transporte aéreo comercial. Si una aeronave está estacionada en una zona de seguridad restringida, recibe un nivel más elevado de protección dadas las medidas aplicadas en la mencionada zona. Si está estacionada fuera de dicha zona, podrían necesitarse medidas adicionales, que deberían indicarse aquí.

También deberían describirse aquí las medidas de control adicionales que podrían aplicarse cuando una aeronave se remolca hasta una zona de seguridad restringida a partir de una zona situada fuera de esta última. Estas medidas están encaminadas a asegurarse de que sólo se encuentren a bordo de la aeronave personas autorizadas que, además, hayan sido objeto de inspección, cuando así se exija.

## **5. PARTE IV: RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**

Medidas y procedimientos de Gestión de Crisis que consistan en identificar una crisis, planificar las respuestas apropiadas a la misma, afrontarlas y resolverlas.

Por consiguiente, deberían prepararse para cada aeropuerto planes flexibles de emergencia y contingencia para cada categoría de suceso como parte del Plan de Gestión de crisis, de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil del Estado.

## **6. PARTE V: INSTRUCCIÓN**

Esta sección debería proporcionar una descripción general del programa de instrucción, que debería abarcar, como mínimo, las tres categorías que se indican a continuación:

- a) instrucción sobre conciencia respecto a la seguridad, con información general sobre:
  - i) responsabilidad en materia de instrucción;
  - ii) requisitos relativos a instrucción inicial para el personal;
  - iii) duración y frecuencia de la instrucción periódica;

- iv) métodos de organización de la instrucción, ya sea en aula, con computadoras o en línea;
  - v) programas de cursos; y
  - vi) registros de presencias.
- b) instrucción sobre seguridad en que deberían indicarse las diversas funciones del personal de seguridad, Gerente y/o Jefe(a) de Seguridad, Supervisor(a) de Seguridad, Operador(a) de Rayos X y Oficial de Seguridad, especificarse en cada caso los requisitos de instrucción, certificación y autorización. También debería describirse aquí en detalle el programa de certificación de inspectores; y
- c) verificación previa al empleo y verificación de antecedentes, incluida información sobre los métodos aplicados por el aeropuerto para posibles futuros empleados. La información más detallada y confidencial podría figurar en procedimientos estandarizados de operación normalizados, que podrían mencionarse en esta sección.

## **7. PARTE VI: PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD INTERNO**

Los administradores de aeropuerto, explotadores de aeronaves, empresas de catering, carga y correo, cuyas responsabilidades se incluyan en el PNSAC, serán sometidas a las medidas descritas en el PNCC. Asimismo, estas entidades deberán elaborar, aplicar y mantener un programa de control de calidad interno que sea coherente con el PNCC, de acuerdo al siguiente contenido mínimo:

### **a) GENERALIDADES**

- a. Objetivo del programa
- b. Alcance
- c. Autoridad
- d. Marco legal

### **b) HERRAMIENTAS DE CONTROL DE CALIDAD**

- a. Auditoría de seguridad
- b. Inspección de seguridad
- c. Pruebas de seguridad
- d. Estudios de seguridad
- e. Investigaciones de seguridad

### **c) MEDIDAS CORRECTIVAS – RESOLUCIÓN DE PREOCUPACIONES SIGNIFICATIVAS DE SEGURIDAD.**

### **d) ANÁLISIS SINÓPTICO Y ESTADÍSTICO DEL CUMPLIMIENTO DEL PLAN ANUAL DE CONTROL DE CALIDAD**

### **e) FORMULARIOS**

## **8. APÉNDICES**

Los apéndices permiten proporcionar más amplia información o reproducir documentos que no se incluirían en el cuerpo del documento principal, tales como:

- a) mapas y planos;
- b) textos de legislación o reglamentos;

- c) procedimientos;
- e) programas auxiliares; y
- f) especímenes de permisos utilizados en el aeropuerto como documentos de identidad y documentación pertinente de otra índole.

-----



**Apéndice – C**

**Modelo para el contenido mínimo de un Procedimiento Estandarizado de Operación**

**(TÍTULO DEL PROCEDIMIENTO)**

- 1. OBJETIVO**
- 2. NORMA**
- 3. PROCEDIMIENTO**

-----

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

Apéndice – D

LETREROS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

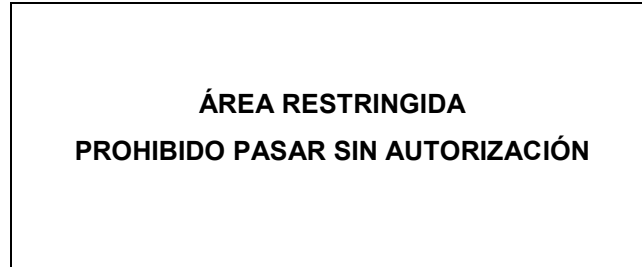


Figura A4 – 1. Letrero para vallas o barreras en el perímetro (vista Parte Pública)

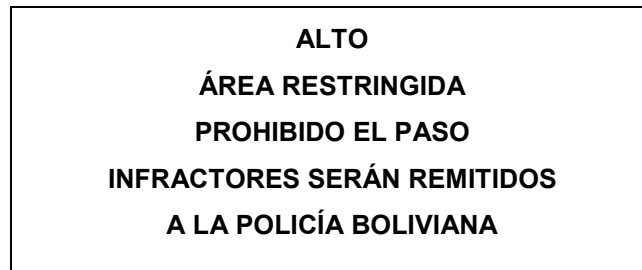


Figura A4 – 2. Letrero para vallas o barreras en el perímetro (vista Parte Pública)

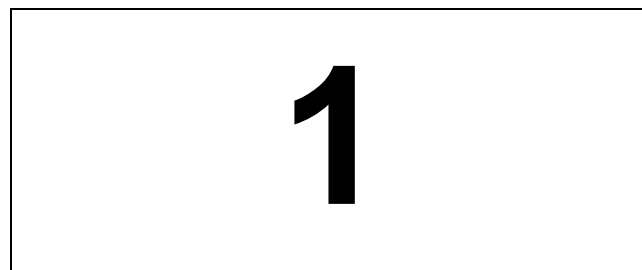


Figura A4 – 2. Letrero para vallas o barreras en el perímetro (vista Parte Aeronáutica)

-----

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**Apéndice – E****Modelo para el contenido mínimo de un Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario**

1. Introducción
2. Marco legal
3. Áreas Restringidas del Aeropuerto
4. Sistema de Tarjetas para Áreas Restringidas
5. Acreditación de empresas e instituciones
6. Clases de Tarjetas
7. Personas autorizadas para solicitar Tarjetas de Acceso
8. Tarjetas de Identificación de Acceso Permanentes
9. Tarjetas de Identificación de Acceso Temporal
10. Tarjetas de Identificación de Acceso Visitante
11. Tarjetas de Identificación Zona Pública
12. Responsabilidades de la Escolta
13. Control de Tarjetas
14. Acceso Autorizado de personas a Áreas Restringidas
15. Responsabilidades de los poseedores de Tarjetas de Identificación
16. Faltas y Sanciones
17. Tarjetas extraviadas o robadas
18. Diseño de las Tarjetas de Acceso de Identificación Aeroportuaría
19. Color de las Tarjetas de Acceso de Identificación
20. Tarjetas de Acceso Vehicular
21. Requisitos para la obtención de Tarjetas de Acceso Vehicular
22. Vigencia de la Tarjeta de Acceso Vehicular Permanente
23. Requisitos para la obtención de la Tarjeta de Acceso Vehicular Temporal
24. Vehículos que requieren Tarjeta de Acceso Vehicular
25. Ubicación de la Tarjeta de Acceso Vehicular en el vehículo
26. Contabilidad de Tarjetas para el Área Restringida del Aeropuerto

**APENDICES**

Formularios

Planes del Aeropuerto

Credenciales Oficiales Inspectores de la DGAC

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

## Apéndice – F

## FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE SOBRE UN HECHO RELACIONADO A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL		
Fecha del incidente: .....	Fecha del informe: .....	
Hora del incidente: .....	Fecha del informe: .....	
	Realizado	Intento
a) Amenaza de bomba	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Otros actos de Interferencia Ilícita <i>(conforme a la lista descrita en el PNSAC)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Intrusión al perímetro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) No portar TIAA en Zona de Seguridad Restringida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Persona no autorizada en Zona de Seguridad Restringida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Vehículo no autorizado en Zona de Seguridad Restringida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Falsificación o adulteración de una TIAA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Portación de TIAA de otra persona	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Equipaje sospechoso, hallazgo de armas o explosivos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Hurto o robo en Área Pública y/o Zona de Seguridad Restringida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Otros incidentes que hayan afectado e involucrado a la Seguridad de la Aviación Civil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

DETALLES DEL SUCESO		
<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS		
<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
<p>.....</p> <p>Nombre</p>	<p>.....</p> <p>Cargo</p>	<p>.....</p> <p>Firma</p>

-----



## Apéndice – G

### MODELO ACUERDO DE ÁREAS EXCLUSIVAS

#### ACUERDO

- a) De conformidad con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y las obligaciones y responsabilidades que establece la **Subparte M Acuerdos y procedimientos de seguridad de la aviación civil para áreas exclusivas (RAB 107.1201)**, las Partes convenientes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituyéndose en parte integrante del presente Acuerdo.
- b) Las Partes convenientes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicables a las Partes en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana; exigiendo que todos los empleados que desempeñan sus funciones en las aéreas concesionadas del aeropuerto, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
- c) Las Partes convenientes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de personas, vehículos y otros actos ilícitos contra la seguridad de las áreas concesionadas, sus empleados, equipos, el aeropuerto e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

#### DESCRIPCION AREA CONCESIONADA

Descripción y plano de los límites particulares del área, incluyendo los puntos de acceso, sobre los cuales el concesionario tendrá el control y uso exclusivo.

(Incluir Descripción y Plano)

#### PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

Responsabilidad del Operador Aéreo.-

- Aceptación de la responsabilidad del operador aéreo dentro de las áreas designadas y acordadas para uso exclusivo (RAB 107.1203).
- Designación de una persona capacitada para poder desarrollar un Programa de Seguridad, que deberá ser aprobado por la AAC.

Descripción del sistema, medidas y procedimientos de seguridad utilizados por el operador aéreo.

- Descripción de cada área en el aeropuerto o adyacente al mismo, la cual afecte la seguridad de cualquier otra zona de operaciones aéreas.
- Los procedimientos y una descripción de las instalaciones y equipo utilizado por el operador aéreo, que tenga responsabilidad, para desempeñar las funciones de control y cumplir con lo siguiente:
  - a) Control del acceso a la parte aeronáutica del aeropuerto.
  - b) Métodos y procedimientos para prevenir el ingreso de personas y vehículos no autorizados.
  - c) Colocación de vallas y/o portones para impedir el acceso de personas no autorizadas a cualquier zona restringida del aeródromo y/o instalación.

- d) Procedimientos mediante los cuales el operador aéreo, notifica y suministra medidas de seguridad complementarias en el área exclusiva al Administrador del Aeropuerto, cuando se presenten cambios previstos en la RAB 107 y/o Circulares Instructivas.
- e) Procedimiento para la Coordinación en caso de presentarse Infracciones y/o violaciones a la RAB.

## **EL ADMINISTRADOR DEL AEROPUERTO Y EXPLOTADOR,**

**CONSIDERANDO** que la constante amenaza de actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional exige la urgente y continua atención de la Comunidad de Aviación Civil y la plena cooperación de todos a fin de promover la seguridad de la aviación civil en Bolivia.

Teniendo en cuenta que la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107, establece las normas y procedimientos para intensificar los esfuerzos encaminados a reprimir los actos de interferencia ilícita contra la seguridad de la aviación civil, mediante la concertación de acuerdos de áreas exclusivas (RAB 107.1201),

Colaborar mutuamente en la represión de los actos de interferencia ilícita con la aviación civil,

### **PUNTOS DE ACUERDO:**

#### **Punto 1**

Las Partes convenientes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Las Partes contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107

#### **Punto 2**

Las Partes convenientes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria solicitada para impedir actos de interferencia ilícita y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas áreas, sus empleados, vehículos, sus instalaciones en el aeropuerto e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

#### **Punto 3**

Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de interferencia ilícita y otros actos de interferencia ilícita contra la seguridad de dichas áreas, sus empleados, vehículos, sus instalaciones en el aeropuerto e instalaciones de navegación aérea, las Partes contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, a dicho incidente o amenaza tan rápidamente como sea posible sin poner en peligro vidas humanas.

#### **Punto 4**

El operador aéreo será el responsable de garantizar las medidas más aconsejables para evitar el acceso no autorizado de personas y vehículos por el área en concesión.

#### **Punto 5**

Con objeto de adoptar medidas coordinadas para garantizar la seguridad de la aviación civil y, en particular, para prevenir actos de interferencia ilícita, así como de intercambiar experiencias e información sobre estas cuestiones, los responsables designados de las Partes convenientes se consultarán periódicamente, cada 6 meses a partir de la aceptación del presente Convenio

**Punto 6**

Toda controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo que no pueda resolverse mediante negociación directa, se someterá a un arbitraje, del Inspector Principal de Seguridad del Administrador del Aeropuerto – PSI, dependiente de la DGAC (Dirección General de Aviación Civil).

**Punto 7**

El presente Acuerdo entrará en vigor el día de [su firma, y aceptación] y estará vigente hasta el momento en que una de las Partes, notifique su intención de revocatoria a la otra Parte del acuerdo. El Acuerdo dejará de surtir efecto [15 días] después de recibida dicha notificación. Tal notificación se enviará simultáneamente al PSI de la Dirección General de Aviación Civil.

-----

**ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO**