

RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 570
La Paz, 15 NOV 2017

VISTOS Y CONSIDERANDO:

Que a través de Resolución Administrativa N° 679 de 31 de diciembre de 2014, se dispone la aprobación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, elaborado por la Dirección de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en sus (doce) 12 Capítulos, tres (3) Anexos y dos (2) Apéndices, que en anexo forma parte indivisible de la presente Resolución Administrativa; asimismo aprueba el Informe Jurídico DJ – 1682/2014 HR 34421/2014, de 31 de diciembre de 2014, y el Informe DTA-1475/2014 DGAC-34421/2014, de 26 de diciembre de 2014.

Que se ha emitido Informe DTA-1646/DGAC-32413/2017, de 01 de noviembre de 2017, por la Dirección de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con referencia a INFORME TÉCNICO PARA LA APROBACIÓN DE LA ENMIENDA AL "PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL"-(PNSAC).

Que el citado Informe concluye indicando que: "La Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a sus atribuciones y responsabilidades establecidas por Ley, ha elaborado en coordinación con las instancias involucradas la enmienda 2 (dos) al PNSAC que contempla la última versión del Anexo 17 (Enmienda 15) y; la DGAC como Autoridad Competente en AVSEC debe aprobar, difundir y fiscalizar el cumplimiento de la enmienda al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, con la finalidad de establecer niveles de coordinación y de responsabilidad de las diferentes entidades y organismos implicados en la seguridad de la aviación civil" (Sic),

Que finalmente recomienda, de conformidad a los antecedentes citados, a través de la Dirección Jurídica se elabore la correspondiente Resolución Administrativa por la que se apruebe la enmienda dos (2) del "PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL" y que posteriormente, mediante la Dirección Administrativa Financiera sea publicada en un órgano de prensa de circulación nacional.

Que la Dirección Jurídica de la DGAC ha emitido el Informe Jurídico DJ – 2043/2017 DGAC 33993/2017, de 15 de noviembre de 2017, con referencia a: "APROBACIÓN DE LA ENMIENDA AL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL", mediante el cual se concluye indicando que: "La Dirección General de Aeronáutica Civil, se encuentra facultada legalmente para aprobar, a través de una Resolución Administrativa, la enmienda al "PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL", elaborada por la Dirección de Transporte Aéreo." (Sic).

Que la Ley General de Transporte N° 165 de 16 de agosto de 2011, modificada por Ley N° 428, de 29 de octubre de 2013, establece que la seguridad de la aviación civil es función de la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC.

Que el artículo 1 de la Ley N° 2902, de 29 de octubre de 2004, de la Aeronáutica Civil de Bolivia, establece que la Aeronáutica Civil en Bolivia se rige por la Constitución Política del Estado, por los Tratados e Instrumentos Internacionales suscritos, adheridos y ratificados por Bolivia, la presente ley, sus Reglamentos y Anexos, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana; asimismo en el literal f) del Artículo 9, se establece que la Autoridad Aeronáutica Civil, es la máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico nacional.

Que asimismo el artículo 10 de la misma Ley, dispone que: "... la autoridad aeronáutica establecerá las normas relativas a la circulación aérea y las medidas de seguridad correspondientes, incluidas las destinadas a la prevención de delitos y faltas aeronáuticas." (Sic)

Que el artículo 1 del Decreto Supremo N° 28478 de 2 de diciembre de 2005, Marco Institucional de la Dirección General de Aeronáutica Civil establece que la Dirección General de Aeronáutica Civil es la Autoridad Aeronáutica Civil Nacional constituida como Entidad Autárquica.



Que de conformidad con el numeral 5) del Artículo 14, del Decreto Supremo N° 28478, es atribución del Director Ejecutivo, emitir Resoluciones Administrativas sobre asuntos de su competencia.

Que el inciso 9 del artículo 22 de la misma norma, señala, como una atribución de la Dirección de Transporte Aéreo de la DGAC, textualmente lo siguiente: "9. Elaborar y aplicar, la reglamentación, programas y procedimientos asignados mediante el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y Acuerdos Internacionales en la materia" (Sic).

POR TANTO:

El Director Ejecutivo a.i. de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en uso de las atribuciones legalmente conferidas;

RESUELVE:

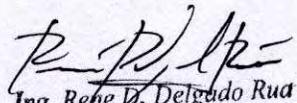
PRIMERO.- Aprobar la enmienda al "Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil", elaborada por la Dirección de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que en anexo forma parte indivisible de la presente Resolución Administrativa.

SEGUNDO.- Aprobar el Informe Jurídico DJ – 2043/DGAC-33993/2017, de 15 de noviembre de 2017, y el Informe DTA-1646/DGAC-32413/2017, de 01 de noviembre de 2017.

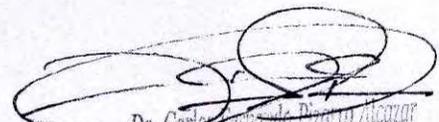
TERCERO.- Autorizar a la Dirección Administrativa Financiera de la DGAC, la publicación de la presente Resolución Administrativa en un órgano de circulación nacional.

CUARTO.- La Dirección de Transporte Aéreo queda encargada del cumplimiento de la presente Resolución Administrativa.

Regístrese, comuníquese y archívese.

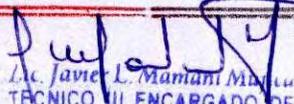


Ing. Rene D. Delgado Rúa
DIRECTOR EJECUTIVO a.i.
Dirección General de Aeronáutica Civil



Dr. Carlos Fernando Pizarro Alcazar
DIRECTOR JURIDICO
Dirección General de Aeronáutica Civil

Es copia fiel del original que cursa en el Archivo Central de la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, por lo que se legaliza en cumplimiento de los Arts. 1311 del Código Civil y 400 inc. 2) de su procedimiento.



Lic. Javier L. Mamani Mamani
TECNICO III ENCARGADO DE
ARCHIVO CENTRAL E HISTORICO
Dirección General de Aeronáutica Civil



CFPA/PRM



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

INTENCIONALMENTE EN BLANCO



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

ÍNDICE.

Portada	1
Índice	3
Tabla de registro de enmiendas	7
Lista de páginas efectivas	9
Capítulo 1 Generalidades	12
1.1 Objetivo del programa	12
1.2 Ámbito de aplicación y alcance	12
1.3 Principios de Facilitación en las operaciones de Seguridad de la Aviación Civil	12
1.4 Confidencialidad y distribución	13
1.5 Protección de Información sobre Seguridad de la Aviación Civil	13
1.6 Equipos, Investigación y Desarrollo	14
1.7 Medidas Preventivas de Seguridad	14
1.8 Enmienda al PNSAC	14
1.8.1 Procedimiento de enmienda del PNSAC	14
1.8.2 Procedimiento de identificación y notificación de diferencias a la OAC de toda diferencia entre las normas del anexo 17 y las del Estado Plurinacional de Bolivia	15
Capítulo 2 Definiciones	16
Acrónimos	22
Capítulo 3 Legislación	23
3.1 Convenios y Protocolos Internacionales	23
3.2 Legislación Nacional	24
Capítulo 4 Asignación de responsabilidades	27
4.1 Autoridad Competente designada para Seguridad de la Aviación Civil	27
4.2 Administrador de aeropuertos	31
4.3 Organismo a cargo de los Servicios de Tránsito Aéreo	37
4.4 Explotador de aeronave	38
4.5 Organismos de Seguridad del Estado	44
4.6 Otros organismos	51
Capítulo 5 Coordinación y Comunicaciones	52
5.1 Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	52
5.2 Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación Civil	52
5.3 Comité de evaluación de amenazas y gestión de riesgo de Seguridad de la Aviación Civil	52
5.4 Comunicación y cooperación con otros estados	53
5.5 Comunicación con la OACI	55
5.6 Prensa y medios de comunicación social	55
5.7 Procesos y Procedimientos	56
Capítulo 6 Protección de aeropuertos, aeronaves e instalaciones y servicios de navegación aérea	57
6.1 Designación de zonas de seguridad	57
6.2 Protección de las zonas de seguridad restringidas	58



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

6.3	Otras medidas de seguridad	59
6.4	Protección de los controles de seguridad	60
6.5	Terminales	60
6.6	Otras zonas públicas	62
6.7	Control de acceso de personas	62
6.8	Control de acceso de vehículo	64
6.9	Protección de aeronaves	65
6.10	Instalaciones para la navegación y otros servicios	68
Capítulo 7 Controles de seguridad para las personas y los objetos que se embarcan		70
7.1	Inspección y registro de los pasajeros y equipaje de mano	70
7.2	Control de seguridad del equipaje de mano	75
7.3	Transporte de armas	76
7.4	Equipaje de bodega	77
7.5	Seguridad de la carga aérea, encomiendas de mensajería, paquete expreso y correo	80
7.6	Provisiones, mercancías, suministros y piezas de repuesto de aeronave	82
7.7	Aviación General	84
Capítulo 8 Equipo de seguridad		85
8.1	Adquisición	85
8.2	Normas de utilización y mantenimiento	85
8.3	Normas de calibración	86
8.4	Requisitos recomendados en materia de rendimiento	86
Capítulo 9 Personal		87
9.1	Criterios de selección	87
9.2	Instrucción	87
9.3	Procedimientos de Selección	88
Capítulo 10 Gestión de la respuesta a actos de interferencia ilícita		90
10.1	Generalidades	90
10.2	Actos de interferencia ilícita	90
10.3	Medidas iniciales	91
10.4	Control y Mando	92
10.5	Comunicaciones a otros Estados u organizaciones	92
10.6	Posterior a un Acto de Interferencia ilícita	93
10.7	Objetos sospechosos, artefactos explosivos sospechosos u otros peligros potenciales en los aeropuertos	93
10.8	Personal ante un Acto de Interferencia Ilícita	93
10.9	Respuesta ante Actos de Interferencia Ilícita	94
10.10	Procedimientos para verificar la eficiencia de los planes de contingencia	95
Capítulo 11 Control de calidad y cualificaciones		98
11.1	Control de calidad y cualificaciones de seguridad de la aviación civil	98
11.2	Proveedores Externos de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil	99
Capítulo 12 Ajuste del programa y de los planes de contingencia		100
12.1	Generalidades	100
12.2	Responsabilidades	100



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

12.3	La amenaza	100
12.4	Análisis de incidentes	
Capítulo 13	Medidas Relativas al Ciberterrorismo	102
13.1	Generalidades	102
Anexo 1	Consejo Nacional de Seguridad	
Anexo 2	Transporte de Armas y objetos que pueden ser empleados como instrumentos ofensivos	
Apéndice 1	Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil	
Apéndice 2	Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil	
Apéndice 3	Procedimiento Evaluación de amenazas y Gestión de Riesgos	
Apéndice 4	Procedimiento Evaluación de amenazas y Gestión de Riesgos MANPADS	
Apéndice 5	Procedimiento Para compartir información de Amenazas con otros Estados	



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

INTENCIONALMENTE EN BLANCO



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

TABLA DE REGISTRO DE ENMIENDAS.

Enmienda	Origen	Temas	Hojas	Fecha
01	Asistencia Técnica OACI Taller sobre el PNSAC	Todos	Todas	21/08/2015
02	Enmienda 15 – Anexo 17 Seguridad	Todos	Todas	31/10/2017



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

INTENCIONALMENTE EN BLANCO



LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS.

Página	Fecha	Enmienda
1	31-10-2017	2
2	31-10-2017	2
3	31-10-2017	2
4	31-10-2017	2
5	31-10-2017	2
6	31-10-2017	2
7	31-10-2017	2
8	31-10-2017	2
9	31-10-2017	2
10	31-10-2017	2
11	31-10-2017	2
12	31-10-2017	2
13	31-10-2017	2
14	31-10-2017	2
15	31-10-2017	2
16	31-10-2017	2
17	31-10-2017	2
18	31-10-2017	2
19	31-10-2017	2
20	31-10-2017	2
21	31-10-2017	2
22	31-10-2017	2
23	31-10-2017	2
24	31-10-2017	2
25	31-10-2017	2
26	31-10-2017	2
27	31-10-2017	2
28	31-10-2017	2
29	31-10-2017	2
30	31-10-2017	2
31	31-10-2017	2
32	31-10-2017	2
33	31-10-2017	2
34	31-10-2017	2
35	31-10-2017	2
36	31-10-2017	2
37	31-10-2017	2
38	31-10-2017	2
39	31-10-2017	2
40	31-10-2017	2
41	31-10-2017	2

42	31-10-2017	2
43	31-10-2017	2
44	31-10-2017	2
45	31-10-2017	2
46	31-10-2017	2
47	31-10-2017	2
48	31-10-2017	2
49	31-10-2017	2
50	31-10-2017	2
51	31-10-2017	2
52	31-10-2017	2
53	31-10-2017	2
54	31-10-2017	2
55	31-10-2017	2
56	31-10-2017	2
57	31-10-2017	2
58	31-10-2017	2
59	31-10-2017	2
60	31-10-2017	2
61	31-10-2017	2
62	31-10-2017	2
63	31-10-2017	2
64	31-10-2017	2
65	31-10-2017	2
66	31-10-2017	2
67	31-10-2017	2
68	31-10-2017	2
69	31-10-2017	2
70	31-10-2017	2
71	31-10-2017	2
72	31-10-2017	2
73	31-10-2017	2
74	31-10-2017	2
75	31-10-2017	2
76	31-10-2017	2
77	31-10-2017	2
78	31-10-2017	2
79	31-10-2017	2
80	31-10-2017	2
81	31-10-2017	2
82	31-10-2017	2
83	31-10-2017	2



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

INTENCIONALMENTE EN BLANCO



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

CAPITULO 1 GENERALIDADES

1.1. OBJETIVO DEL PROGRAMA

El Estado Plurinacional de Bolivia, 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.

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, tiene por objeto establecer las responsabilidades y niveles de coordinación entre las diferentes Instituciones, Empresas públicas o privadas y Organismos de Seguridad del Estado en el marco de sus competencias, como ser: Administradores de Aeropuerto, servicios de navegación aérea, explotadores de aeronaves nacionales y extranjeros, empresas de carga, correo y courier, empresas de seguridad privada, empresas de catering, empresas de limpieza, empresas de handling y otros, con la finalidad de garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, público en general, aeronaves, equipos e instalaciones y equipajes, en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia permanente de la seguridad de la aviación civil, para prevenir actos de interferencia ilícita, delitos y contravenciones que atenten el normal desenvolvimiento de las actividades dentro del Estado Plurinacional de Bolivia.

1.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, tiene alcance a todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia. Aplicado a: Instituciones, Empresas públicas o privadas y Organismos de Seguridad de Estado, como ser: Administradores de Aeropuerto, servicios de navegación aérea, explotadores de transporte aéreo nacionales y extranjeros, empresas de carga, correo y Courier, empresas de seguridad privada, empresas de catering, empresas de limpieza, empresas de handling y otros.

1.3. PRINCIPIOS DE FACILITACIÓN EN LAS OPERACIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

- (1) El Estado Plurinacional de Bolivia, 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 los controles y procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- (2) El Estado Plurinacional de Bolivia considerará la conveniencia de concertar arreglos colaborativos a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad. Los arreglos deberían basarse en la verificación de la equivalencia de los resultados de seguridad de la aviación que se obtienen con la aplicación de controles de seguridad efectivos en el origen.

1.4. CONFIDENCIALIDAD Y DISTRIBUCIÓN

- (1) El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, en aplicación a los principios de accesibilidad y transparencia se constituye en un documento de conocimiento público, a excepción de los documentos considerados clasificados.
- (2) La Dirección General de Aeronáutica Civil pondrá a disposición de los explotadores de aeropuertos y aeronaves y de los proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en el país y de otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil y de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (3) El Estado Plurinacional de Bolivia, compartirá, en la medida que resulte apropiado y acorde con su soberanía, los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas si otro Estado solicita esa información.
- (4) El Estado Plurinacional de Bolivia, en la medida de lo posible, deberá notificar a la OACI los casos en que haya compartido información de conformidad con el párrafo anterior inciso (3).

1.5 PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

- (1) En la medida de lo posible y en los casos que correspondan, el Estado Plurinacional de Bolivia debería asegurar que se otorgue protección adecuada a la información de Seguridad de la Aviación Civil.
- (2) **El Estado Plurinacional de Bolivia** a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y establecerá y aplicará procedimientos adecuados para proteger y tratar la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.
- (3) La Dirección General de Aeronáutica Civil es designada como responsable de evaluar los pedidos para la divulgación de la información de seguridad mediante la Dirección de transporte Aéreo y la Jefatura de Seguridad de la Aviación Civil, mediante el procedimiento de Clasificación, divulgación y difusión de información de seguridad compartida con otros Estados Contratantes de la aviación civil, descritos en el Apéndice 5.



1.6 EQUIPOS, INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

- (1) El Estado Plurinacional de Bolivia en la medida de lo posible fomentará la investigación y elaboración de nuevos equipos, procesos y procedimientos de seguridad que cumplan mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil y cooperará al respecto con otros Estados contratantes.
- (2) El Estado Plurinacional de Bolivia, en la medida de lo posible considerará que en el desarrollo de nuevos equipos de seguridad, se tomen en cuenta los principios relativos a factores humanos.
- (3) El Estado Plurinacional de Bolivia, en la medida de lo posible utilizará equipos de seguridad, cuando corresponda, en la medida en que sea practicable desde el punto de vista operacional, técnico y financiero, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil.

1.7 MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

- (1) El Estado Plurinacional de Bolivia, adoptará medidas 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.
- (2) El Estado Plurinacional de Bolivia en la medida de lo posible aplicará medidas de seguridad de la aviación aleatorias e imprevisibles. La imprevisibilidad podría contribuir al efecto disuasivo de las medidas de seguridad.
- (3) El Estado Plurinacional de Bolivia, considerará en la medida de lo posible, la integración de la detección del comportamiento en sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación.

1.8 ENMIENDA DEL PNSAC

El PNSAC podrá ser enmendado y actualizado cuando sea oportuno, para las políticas y requisitos nacionales de la seguridad de la aviación relativos a cualquier enmienda al Anexo 17 o para hacer frente a cualquier amenaza nueva o emergente contra la aviación civil, como resultado de una evaluación de riesgo u otros motivos.

1.8.1 PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA DEL PNSAC

Las personas (naturales o jurídicas), o la propia DGAC pueden proponer la/las enmiendas a ser incluidas en el PNSAC, a través de una propuesta enmienda.

- (1) Estas propuestas serán enviadas a la DGAC de acuerdo a los procedimientos que hayan sido establecidos previamente.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- (2) El área o dependencia de reglamentación AVSEC de la DGAC es la responsable de los procesos de elaboración de las enmiendas aprobadas y ejecutarán su trabajo en coordinación con las áreas técnicas de la DGAC, Instituciones, Empresas o partes interesadas involucradas.

1.8.2 PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS A LA OACI DE TODA DIFERENCIA ENTRE LAS NORMAS DEL ANEXO 17 Y LAS DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

El Estado Plurinacional de Bolivia, siempre que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

El Estado Plurinacional de Bolivia, para el proceso de identificación y notificación de diferencias utilizará “El Procedimiento para la Elaboración de Nuevos Reglamentos o Enmiendas a la RAB”, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Resolución Administrativa N° 531 de 12 de septiembre de 2016.



CAPÍTULO 2

DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

Administrador de Aeropuerto. Persona jurídica, pública o privada responsable de la administración y aplicación de los Programas de Seguridad de Aeropuerto y responsable del correcto funcionamiento de los aeropuertos nacionales e internacionales.

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:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves
- Destrucción de una aeronave en servicio
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas, artefactos (o sustancias) peligrosos destinados con fines criminales.
- 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.
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, a la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en un recinto de una instalación de aviación civil.
- 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 aviación civil.

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

Agente acreditado. Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.

Oficial (Personal) de Seguridad.- Personal civil, debidamente capacitado y certificado antes las instancias correspondientes, que cumple funciones de Seguridad de la Aviación Civil.

Auditoría de seguridad. Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

Autoridad Competente La autoridad que cada estado designe para que, dentro de su administración, sea responsable de la preparación, ejecución y cumplimiento del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

Aviación corporativa. La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que la aviación corporativa es una sub categoría dentro de la aviación general).

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

Carga o correo de alto riesgo. La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

- a) hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
- b) la carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o
- c) la naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un Estado, al respecto.

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

Cacheo. . Procedimiento exclusivamente policial que se realiza para registrar manualmente a las personas, considerando el género, con la finalidad de detectar si portan y/o transportan elementos que son contrarios a los establecido por la legislación y normativa legal vigente en materia de seguridad, acto previo a la requisa

Certificación. Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Control de sustancias Controladas. Medidas adoptadas para controlar el tráfico ilícito de todo tipo de sustancias controladas (SS.CC) naturales y artificiales penalizadas



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

Correo. Despacho de correspondencia, encomiendas y servicios expresos de correo (EMS) a nivel internacional y nacional, que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales conforme a las normas postales vigentes.

Detección del comportamiento. En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

Documento de Viaje de Lectura Mecánica. Pasaporte, visado o tarjeta, que incorpora un circuito integrado sin contacto que comprende la capacidad de identificación biométrica del titular del DVLM de conformidad con las especificaciones del Doc. 9303 de la OACI

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.

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.

Equipo de Seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilicen individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de acto de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Escolta: Persona autorizada por el Estado o por la Línea aérea para acompañar a personas no admisibles o deportados que son retiradas del estado o reos transportados por vía aérea.

Expedidor reconocido. Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

Imprevisibilidad. La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

Impostor: Persona que se presenta pretendiendo ser legítimo de un documento de viaje autentico

Inspección. La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Nota.- Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones.



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

Además en el Manual de seguridad de la aviación (Doc. 8973 —Distribución limitada) figura una lista de artículos prohibidos que nunca deben transportarse en la cabina de una aeronave.

Inspección de seguridad. Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.

Inspección de seguridad de la aeronave. Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Oficial de seguridad de a bordo. Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Explotador de aeronave. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

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.

Parte pública. El área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero. (Véase también Zona sin restricciones)

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.

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:

- Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

- 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;
- 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;
- Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo; y
- Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

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.

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

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.

Requisa o Registro. Procedimiento de actuación legal realizada por la Policía Boliviana, en coordinación con el Ministerio Público, según corresponda. El cual se efectúa a personas, vehículos, cargamento y otros, siempre que haya motivos suficientes para presumir que se oculta entre sus pertenencias o su interior adherido a él, objetos relacionados con delitos que atentan a la seguridad de la aviación civil y/o operaciones aéreas (armamento, sustancias controladas, contrabando, entre otros)

Seguridad. Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

Trabajos aéreos. Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

Verificación de seguridad de la aeronave. Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Zona de seguridad restringida. Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

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



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

ACRÓNIMOS

AASANA	Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea
ALBO	Almacenes Bolivianos S.A
ANB	Aduana Nacional de Bolivia
API	Información anticipada al vuelo
CONASEG	Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
COASEG	Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
DIGESNA	Dirección General de Seguridad Nacional Aeroportuaria
DIGEMIG	Dirección General de Migración
DIRESA	Dirección Regional de Seguridad Aeroportuaria
FELCN	Fuerza Especial de Lucha contra el Narcotráfico
SABSA	Servicios de Aeropuertos Bolivianos S.A.
SS.CC	Sustancia controlada
DVLM	Documentos de viaje de lectura mecánica
ECOBOL	Empresa de Correos de Bolivia
OACI	Organización de la Aviación Civil Internacional
PCCI	Programa de Control de Calidad Interno
PISAC	Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil
PSATM	Programa de Seguridad de la Gestión del Tránsito Aéreo
TIAA	Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario
TIAV	Tarjeta de Identificación de Acceso Vehicular



CAPITULO 3

LEGISLACIÓN

3.1. CONVENIOS Y PROTOCOLOS INTERNACIONALES.

3.1.1. Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de 7 de diciembre de 1944, para el desarrollo de la Aviación Civil Internacional de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. Ratificado por Bolivia, mediante Ley N° 1759, Ley de 26 de febrero de 1997.

3.1.1.1 Anexos

- Anexo 17 al Convenio de Chicago, Seguridad - Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita, incluye normas y métodos internacionales recomendados para la prevención de dichos actos de interferencia ilícita. El Estado Plurinacional de Bolivia aplicará las normas y procurará aplicar los métodos recomendados que figuran en el Anexo 17 a las operaciones de la aviación civil internacional.
- Anexo 9 al Convenio de Chicago, Facilitación.

3.1.1.2 Manuales de apoyo

- Documento 8973: "Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita", el cual proporciona textos de orientación en la materia.
- Documento 9957, "Manual de Facilitación".

3.1.2. Convenio de Tokio (14/09/1963), *Sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves*. Ratificado por Bolivia, mediante Decreto Supremo N° 15641, de 21 de julio de 1978.

3.1.3. Protocolo firmado en Buenos Aires (24/09/1968), relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Ratificado por Bolivia el 5 de marzo de 1980.

3.1.4. Convenio de la Haya (16/12/1970), *Para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*. Ratificado por Bolivia, mediante Decreto Supremo N° 15640, de 21 de julio de 1978.

3.1.5. Convenio de Montreal (23/09/1971), *Para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil*. Ratificado por Bolivia, mediante Decreto Supremo N° 15642, de 21 de julio de 1978.

3.1.6. Protocolo de Montreal (24/02/1988) *Para la Represión de Actos ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil, complementario del Convenio de Montreal*.



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

Ratificado por Bolivia, mediante Ley N° 2290, Ley de 5 de diciembre de 2001.

3.1.7. Convenio de Montreal (01/03/1991), Sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección. Ratificado por Bolivia, mediante Ley N° 2285, Ley de 5 de diciembre de 2001.

3.2. LEGISLACIÓN NACIONAL.

3.2.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.

3.2.2. Ley N° 1759 del 27 de febrero de 1997, que eleva a rango de Ley el Decreto Supremo N° 722, por el que Bolivia ratifica el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.2.3. Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transportes.

3.2.4. Ley N° 2902 de 29 de octubre de 2004, sobre la Aeronáutica Civil de la República de Bolivia.

3.2.5. Decreto Ley N° 10426, Código Penal Boliviano.

3.2.6. Ley N° 1768, Código Penal Boliviano.

3.2.7. Ley N° 1970, Código de Procedimiento Penal.

3.2.8. Ley N° 007, de Reforma al Sistema Penal.

3.2.9. Ley N° 004, Anticorrupción.

3.2.10. Ley N° 264 del 31 de julio de 2012 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana "Para una vida Segura".

3.2.11. Ley N° 400 de fecha 18 de septiembre de 2013, Ley de Control de Armas, Fuego, Municiones, Explosivos y Otros Materiales Relacionados.

3.2.12. Ley N° 449 de fecha 3 de diciembre de 2014, Ley de Bomberos.

3.2.13. Ley N° 1405, Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas.

3.2.14. Ley N° 734 del 8 de abril de 1985, Ley Orgánica de la Policía Boliviana.

3.2.15. Ley N° 1674 de fecha 15 de diciembre de 1995, Ley Integral para garantizar a las mujeres una vida libre de violencia en la familia o doméstica.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- 3.2.16.** Ley N° 348 de fecha 9 de marzo de 2013, Ley Integral contra la trata y tráfico de personas.
- 3.2.17.** Ley N° 170 de fecha 9 de septiembre de 2011, Ley de Tipificación de Terrorismo, del Financiamiento del Terrorismo y Designación de nuevos Sujetos Obligados.
- 3.2.18.** Ley N° 1008, de fecha 19 de julio de 1988, Ley del Régimen de la coca y Sustancias Controladas.
- 3.2.19.** Ley N° 428, de fecha 29 de octubre de 2013, modifica el Artículo 140 de la Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, Ley General de Transporte.
- 3.2.20.** Ley N° 289894 LOPE Art. 69 (Coordinación entre Viceministro de Transportes y Min. Def.)
- 3.2.21.** Ley N° 521 de fecha 16 de abril de 2014, Ley de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo.
- 3.2.22.** Ley N° 370 Ley General de Migración
- 3.2.23.** Ley N° 1990, Ley General de Aduana, de fecha 28 de julio de 1999
- 3.2.24.** Ley N° 2492, Código Tributario Boliviano, de fecha 2 de agosto de 2003
- 3.2.25.** Decreto Supremo N° 29894 Estructura Organizativa del Poder Ejecutivo del Estado Plurinacional de Bolivia.
- 3.2.26.** Decreto Supremo N° 1923 DIGEMIG
- 3.2.27.** Decreto Supremo N° 25870, de fecha 11 de agosto de 2000
- 3.2.28.** Decreto Supremo N° 27310, Reglamento al Código Tributario
- 3.2.29.** Decreto Supremo N° 1436 de fecha 14 de diciembre de 2012, Reglamento de la Ley N° 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana "Para una vida segura"
- 3.2.30.** Decreto Supremo N° 29894 Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, de 7 de febrero de 2009. Atribución del Viceministro de Defensa, para proponer y coordinar planes y acciones de seguridad aeroportuaria a través de la participación efectiva de las Fuerzas Armadas.
- 3.2.31.** RAB 107 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil - Aeropuerto



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

3.2.32. RAB 108 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil - Explotador de Aeronaves

3.2.33. RAB 109 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil de la Carga Aérea y el Correo

3.2.34. Resolución Administrativa N° 8889 del Comando General de Policía Boliviana, referente a la aprobación del “Manual de Organización Funciones de las Jefaturas de Seguridad de Policía Aeroportuaria”.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

CAPÍTULO 4

ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

4.1. AUTORIDAD COMPETENTE DESIGNADA PARA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

La Seguridad de la Aviación Civil en el Estado Plurinacional de Bolivia, se encuentra a cargo y bajo responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil, constituyéndose en la Autoridad Competente designada, según lo dispuesto en la Ley N° 428, en su artículo único.

Sus responsabilidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil son las siguientes:

- a) Elaborar y aplicar normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos, asegurando que tales normas, métodos y procedimientos:
 - i) Protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
 - ii) Permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente de seguridad.
- b) Preparar, ejecución, cumplimiento, aprobación, coordinar la aplicación y mantener actualizado, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil escrito para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.
- c) Aprobar y verificar su cumplimiento de los programas y planes de seguridad de la aviación civil de todas las instituciones públicas y privadas, que desarrollan actividades relacionadas con las operaciones de los aeropuertos.
- d) Definir y asignar las tareas para poner en práctica los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- e) Asignar tareas y coordinar las actividades entre los departamentos, las agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- f) Establecer los mecanismos para hacer cumplir las actividades del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, sobre los aspectos establecidos en el mismo.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- g) Poner a disposición de los Organismos de Seguridad del Estado, administrador de aeropuertos, explotadores de transporte aéreo que prestan servicios en el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y de otros interesados, una versión escrita y/o las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil que les competen.
- h) Revisar y mantener la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, incluyendo la revaluación de las medidas y procedimientos de seguridad en situaciones normales y después de un acto de interferencia ilícita, para la adopción de las medidas necesarias para corregir los puntos débiles a fin de impedir que vuelva a ocurrir. Se informará a la OACI acerca de tales medidas.
- i) Revisar y aprobar los Programas de Seguridad de los administradores de aeropuertos, explotadores de transporte aéreo, de agentes acreditados y de otras entidades que tienen su actividad en el aeropuerto.
- j) Asegurarse de que en los aeropuertos, los administradores de los aeropuertos, proporcionen instalaciones adecuadas, servicios de apoyo necesarios, equipos de telecomunicaciones y de medios apropiados para los organismos de seguridad responsables de la Seguridad de la Aviación Civil.
- k) Elaborar y aprobar la reglamentación, relativa a la seguridad de la aviación civil.
- l) Asegurarse que los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil, se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos del país.
- m) Elaborar, aprobar e implementar un Programa Nacional de Instrucción para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Este Programa Nacional de Instrucción estará diseñado para garantizar la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y coordinar la elaboración y aprobación de los programas de instrucción en seguridad de la aviación civil, por los respectivos organismos implicados.
- n) Elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa Nacional de Control de Calidad en materia de seguridad de la aviación para determinar si se cumple con el programa nacional de seguridad de la aviación civil, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y validar su eficacia.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- o) Asegurar la creación e implantación de un sistema de certificación de Instructores y Programas de Instrucción en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- p) En coordinación con el CONASEG, elaborar y aprobar el Plan Nacional de Contingencias.
- q) Elaborar y aprobar las Reglamentaciones Aeronáuticas Bolivianas sobre Seguridad de la Aviación Civil.
- r)
- s) Aplicar el Reglamento de Faltas y Sanciones, en caso de incumplimiento al PNSAC y cualquier otra norma relativa a la Seguridad de la Aviación Civil.
- t) Cumplir con las funciones designadas en la composición del Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y los Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación Civil.
- u) Asegurar que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil. Determinar las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo.
- v) Disponer que se realicen auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que se cumpla con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.
- w) La fijación de prioridades y la organización del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil de forma independiente por parte de la Unidad de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC, garantizando que:
 - a) el personal de inspectores que realiza auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad esté capacitado para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil;
 - b) El personal que realiza auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad de la Aviación Civil, tenga la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas. Asimismo:
 - i. inspeccionar cualquier parte o área en cualquier aeropuerto en el Estado Plurinacional de Bolivia o cualquier terreno o zona fuera del aeropuerto que sea utilizado por las empresas que operan en el aeropuerto, o que esté en las ZSR;
 - ii. inspeccionar cualquier aeronave matriculada o que preste servicios en el Estado Plurinacional de Bolivia con el fin de evaluar los procedimientos de seguridad;
 - iii. inspeccionar y evaluar la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad y el rendimiento de los equipos de seguridad;



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- iv. introducir en un aeropuerto, parte aeronáutica o cualquier designada como ZSR y utilizar cualquier equipo necesario para llevar a cabo sus funciones, incluyendo radios, cámaras, grabadoras (audio y video) y artículos restringidos o prohibidos con autorización especial, tales como réplicas de armas o artefactos explosivos simulados;
 - v. promulgar alertas acerca de las deficiencias y/o recomendaciones, tal como sea pertinente;
 - vi. exigir la inmediata rectificación de cualquier deficiencia o aplicar medidas para imponer el cumplimiento
 - vii. exigir la aplicación de todos los requisitos nacionales de seguridad de la aviación pertinentes.
 - viii. ingresar a cualquier terreno, instalación o inmueble en cualquier aeropuerto del Estado Plurinacional de Bolivia con el propósito de desarrollar actividades de control de la calidad, o a cualquier terreno fuera de un aeropuerto ocupado con fines empresariales vinculado a un explotador de aeropuerto o de aeronave;
 - ix. ingresar a cualquier aeronave matriculada o que preste servicios en el Estado con el fin de inspeccionar cualquier procedimiento de seguridad;
 - x. requerir del explotador de aeronave, del gerente de aeropuerto o de los ocupantes de terrenos fuera del aeropuerto utilizados con fines empresariales vinculados al aeropuerto que proporcionen la información relativa a la auditoría, inspección, estudio, pruebas o investigación;
 - xi. obtener acceso a los documentos y registros de seguridad pertinentes; y
 - xii. entrevistar a cualquier persona para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de los procedimientos.
- c) complementar el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil con un sistema confidencial de presentación de informes para analizar la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, etc.;
- d) establecer un proceso para registrar y analizar los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del programa nacional de seguridad de la aviación civil, incluida la identificación de las causas y los tipos de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida.
- f) La DGAC es la responsable de ajustar los elementos pertinentes de las medidas de seguridad establecidas en el PNSAC con base en una evaluación de riesgo de la seguridad



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- w) Asegurar que se realice la instrucción del personal de seguridad de la aviación civil.
- x) Realizar Auditorías, Pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad para verificar que se cumplen con los requisitos nacionales y evaluar la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación civil.
- y) Asegurarse que en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establezcan zonas de seguridad restringidas, designadas por el Administrador de Aeropuerto.
- y) Considerar las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de viaje solo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto.
- z) Proporcionar a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad, lo antes posible una vez resuelto el caso fuera el Estado Plurinacional de Bolivia afectado por un acto de interferencia ilícita, debiendo utilizarse para este fin el modelo del Apéndice 34 del Doc. 8973 – Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita de la OACI.
- aa) Asegurar que se documenten y apliquen medidas correctivas, cuando se determine necesario por parte de todas las entidades responsables de la implementación de las medidas de seguridad contenidas en la documentación nacional y aeroportuaria.

4.2. ADMINISTRADOR DE AEROPUERTOS

- (1) El administrador de aeropuerto tiene la responsabilidad de establecer, aplicar y coordinar los controles y medidas de Seguridad de la Aviación Civil, en cada uno de los aeropuertos que presta servicios a la aviación civil del Estado Plurinacional de Bolivia reguladas por la Autoridad Competente, para prevenir los actos de interferencia ilícita.
- (2) El administrador de aeropuerto, tiene la responsabilidad de establecer, aplicar y mantener actualizado un Programa Escrito de Seguridad de Aeropuerto PSA, apropiado para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, mismo que deberá ser aprobado por la Dirección General de Aeronáutica civil.
- (3) Las responsabilidades en materia AVSEC específicas de la administración del aeropuerto incluyen, sin que estas sean limitativas, las siguientes:
 - a) Elaborar y mantener un Programa de Seguridad de Aeropuerto con los procedimientos de seguridad a ser aplicados en cada aeropuerto, garantizando el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
 - b) Cumplir con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y cualquier otra norma establecida por la Autoridad Competente en materia de Seguridad de la Aviación Civil.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- c) Elaborar, revisar y mantener un Programa de Instrucción AVSEC, acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción y en concordancia a las necesidades de cada aeropuerto.
- d) Establecer una Oficina de Seguridad de la Aviación Civil, en cada aeropuerto, con dependencia directa de la Máxima Autoridad de cada aeropuerto, la misma que debe designar a 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.
- e) Cada Oficina de Seguridad de la Aviación Civil de cada aeropuerto, debe contar con el siguiente personal:
- i. Un (1) Jefe(a) o Coordinador(a) de Seguridad de la Aviación Civil,
 - ii. Supervisores (as) de Seguridad
 - iii. Operadores (as) de Rayos X.
 - iv. Oficiales de Seguridad (personal masculino y femenino),

Los mismos que no podrán realizar otras funciones que no sean las referidas a la seguridad de la aviación civil, asignadas a estos cargos.

- f) En coordinación con la Autoridad Competente, asegurarse del funcionamiento del COASEG de conformidad con los requisitos establecidos en el PNSAC.
- g) Las necesidades en materia de seguridad de la aviación civil, deben ser tomadas en cuenta en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y servicios y en las modificaciones a los existentes en el aeropuerto, notificando a la DGAC, antes de la construcción o modificación de las instalaciones aeroportuarias.
- h) Gestionar la presencia de los organismos de seguridad del Estado en el aeropuerto, para que cumplan eficientemente sus funciones, establecidas en el PNSAC.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- i) Asegurarse de que en los aeropuertos, estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarios para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, equipos de comunicaciones, equipos de inspección de tecnología avanzada para el control de pasajeros, equipaje y carga. (CCTV, Equipos de Rayos X, Arcos Detectores de Metal, Detectores Portátiles de Metal, detectores de trazas y otros) y de personal con instrucción apropiada, conforme al Programa Nacional de Instrucción, en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil.
- j) Asegurarse que en los aeropuertos se cuente con el número suficiente de funcionarios de seguridad de la aviación civil, para cumplir eficientemente con las funciones asignadas de acuerdo a su programa de seguridad de aeropuerto aprobado.
- k) Elaborar, revisar y mantener un Plan de Contingencias en cada aeropuerto, aprobado por la Autoridad Competente, acorde a lo establecido en el Plan Nacional de Contingencias, debiendo realizar ejercicios de seguridad uno (1) cada dos (2) años (general) y uno (1) cada año en escritorio para mantener la eficacia de su implementación. Asimismo, asignar recursos médicos y sociales para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad.
- l) Proporcionar los requerimientos logísticos necesarios a los Organismos de Seguridad del Estado, con el objeto de garantizar un desempeño operativo eficiente del personal que se destine a prestar funciones dentro de los diferentes aeropuertos a nivel nacional.
- m) Proporcionar la capacitación, entrenamiento y reentrenamiento necesario para el personal de los Organismos de Seguridad del Estado en Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), destinado a cumplir funciones de Seguridad de la Aviación Civil en los diferentes aeropuertos.
- n) Elaborar, aplicar y mantener un Programa de Control de calidad AVSEC, acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Control de Calidad, para asegurar la eficacia del cumplimiento del PSA.
- o) Elaborar, aplicar y mantener un Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario (TIAA) (Sistema de pases de identificación del personal de aeropuerto) y Tarjetas de Acceso Vehicular (Sistema de pases vehiculares), acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y otras normas emitidas por los Organismos de Seguridad del Estado. Documento que debe ser elevado a consideración de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para su correspondiente revisión y aprobación.
- p) Asegurarse que las personas que aplican controles de seguridad posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan recibido instrucción



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

apropiada de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, y que se mantengan actualizados los registros apropiados. Se establecerán normas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas.

- q) Asegurarse de que se establezcan medidas de seguridad en la parte pública 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 la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- r) Asegurarse de que las medidas de seguridad en la parte pública se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades intervinientes, de conformidad con las normas 3.15, 3.22 y 3.2.3 del anexo 17 enmienda 15, y definirá en su programa nacional de seguridad de la aviación civil las responsabilidades apropiadas para la seguridad de a la parte pública.
- s) Establecer sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se verificará la identidad en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.
- t) 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.
- u) 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 apropiada.
- v) Asegurarse que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil esté controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.
- x) Asegurarse que antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no sean pasajeros a las que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, se verifiquen sus antecedentes.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- y) Asegurarse de que se inspeccione y se apliquen los controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos que presten servicios a las operaciones de la aviación civil internacional.
- z) Asegurarse de que los vehículos a los que se conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección o de otros controles de seguridad apropiados, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.
- aa) Asegurar que se vuelvan a efectuar, en forma periódica, las verificaciones especificadas en el inciso w) a todas las personas a las que se autoriza el acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas.
- bb) Establecer medidas para asegurar que se inspeccione a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.
- cc) Establecer en los aeropuertos medidas para las operaciones de tránsito a fin de proteger el equipaje de mano de los pasajeros en tránsito contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.
- dd) En la medida de lo posible, asegurar que se establezcan prácticas en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.
- ee) Adoptar medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida.
- ff) En coordinación con los explotadores de aeronaves, asegurar que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial se proteja contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.
- gg) En coordinación con el Explotador de Aeronaves, asegurar que el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que el Estado Plurinacional de Bolivia haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.



- hh) En coordinación con los Explotadores de Aeronaves, asegurar que los explotadores del transporte aéreo comercial transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con la norma pertinente y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el transportista aéreo. Se debería dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.
- ii) Establecer procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.
- jj) Asegurar 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.
- kk) En coordinación con el explotador de aeronave, asegurar que el transporte de armas esté permitido solamente cuando una persona autorizada y debidamente cualificada haya determinado que no están cargadas, en su caso, y aun así, solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.
- ll) Asegurar la identificación de las áreas de la parte pública.
- mm) Definir en cada aeropuerto que este bajo su administración, las zonas de seguridad restringidas.
- nn) Responsable de la aplicación de medidas de seguridad de la aviación civil, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas en cada aeropuerto bajo su administración.
- oo) Asegurar que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil. Se solicitará a los Organismos de Seguridad del Estado para dar respuesta a un acto de interferencia ilícita y utilizar cuando sea necesario el personal especialista:
 - a) Negociadores de rehenes;
 - b) Intérpretes;
 - c) Equipos de intervención armada; y
 - d) Personal de expertos en explosivos y otras especialidades.
- pp) La Jefatura de Seguridad de cada aeropuerto, es la oficina responsable de asegurar que se realice la instrucción del personal de seguridad de la aviación civil.



4.3 ORGANISMO A CARGO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

- a) Garantizar la continuidad, regularidad y seguridad de los servicios de tránsito aéreo, suministrados a los usuarios que utilizan el espacio aéreo del Estado Plurinacional de Bolivia.
- b) Contar con personal capacitado para actuar conforme a la normativa en materia de seguridad de la aviación civil, en casos de interferencia ilícita.
- c) Establecer y aplicar disposiciones de seguridad apropiados para satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- d) Como encargado de prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.
- e) Proporcionar asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.
- f) En la medida de lo posible, asegurar que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con el inciso 4.3 d), se distribuya localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al explotador y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.
- g) Elaborar un Plan de Contingencia conforme al Plan Nacional de Contingencia.
- h) Elaborar un Programa de Seguridad de la Gestión del Tránsito Aéreo – PSATM I, utilizando de referencia el Documento de OACI 9985 – Manual de Seguridad de la Gestión del Tránsito Aéreo, que contemple mínimamente:
 - (1) La seguridad física de las instalaciones;
 - (2) La seguridad del personal;
 - (3) La seguridad de los sistemas ICT (incluyendo seguridad cibernética);
 - (4) El planeamiento de contingencia para la seguridad de la gestión del tránsito aéreo (Plan de Contingencia del ATM);
 - (5) La contribución ATM para la protección contra la interferencia ilícita;
 - (6) El apoyo ATM para el mantenimiento del orden público;
 - (7) La gestión del espacio aéreo para la seguridad ATM; y
 - (8) La capacitación teórica y práctica del personal de ATC de conformidad al PNISAC.



4.4 EXPLOTADOR DE AERONAVE

- (1) Los explotadores de transporte aéreo tienen la responsabilidad de establecer y aplicar las medidas de seguridad de la Aviación Civil, reglamentadas por la Autoridad Competente, para prevenir los actos de interferencia ilícita.
- (2) Asegurarse que, en las zonas de seguridad restringidas, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.
- (3) Los explotadores de aeronaves que proporcionen servicios desde el Estado Plurinacional de Bolivia, deben establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad del explotador de aeronaves, por escrito de conformidad con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Apéndice – A Modelo Esquemático de Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves del Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil – Explotador de Aeronave RAB-108. (Modelo OACI)
- (4) Las responsabilidades en materia AVSEC específicas de los explotadores de transporte aéreo incluyen, sin que estas sean limitativas:
 - a) Elaborar y mantener un Programa de Seguridad de Explotador de Transporte Aéreo con los procedimientos de seguridad a ser aplicados en cada aeropuerto, garantizando el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
 - b) Cumplir con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y cualquier otra norma establecida por la Autoridad Competente en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
 - c) Incluir en el Programa de Seguridad del Explotador Aéreo los objetivos, la organización, los procedimientos, medidas y recursos para proteger al su personal, pasajeros instalaciones y equipos.
 - d) Elaborar, revisar y mantener un Plan de Ccontingencia, que contemple procedimientos y medidas de respuesta eficaces contra los actos de interferencia ilícita, acorde con el Plan Nacional de Contingencias, coadyuvante al Plan de Contingencia del Aeropuerto, el mismo que debe ser revisado y aprobado por la Autoridad Competente, debiendo realizar ejercicios de seguridad para mantener la eficacia de su implementación.
 - e) Elaborar, revisar y mantener un Programa de Instrucción AVSEC, acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción y en concordancia a las necesidades de cada aeropuerto.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- f) Garantizar que en los aeropuertos se cuente con el número de funcionarios de seguridad de la aviación civil, para cumplir eficientemente con la aplicación de su programa de seguridad aprobado. Establecer en su estructura un responsable de Seguridad de la Aviación Civil, con dependencia directa de la Máxima Autoridad del explotador aéreo y facultades para la toma de decisiones (Coordinador Nacional de Seguridad de la Aviación Civil). Quien debe realizar exclusivamente funciones referidas a la seguridad de la aviación civil.
- g) La estructura del área responsable de Seguridad de la Aviación Civil, de cada explotador aéreo, en cada aeropuerto donde realice operaciones, debe contar con el siguiente personal:
- i. Un(a) (1) Coordinador(a) de Seguridad de Aeropuerto,
 - ii. Supervisores (as) de Seguridad
 - iii. Operadores (as) de Rayos X
 - iv. Oficiales de Seguridad (personal masculino y femenino),
- h) Informar a la Autoridad Competente, sobre las amenazas, actos o tentativas de interferencia ilícita que se cometan en contra de sus operaciones.
- i) Realizar el entrenamiento del personal de los Organismos de Seguridad del Estado que se encuentren realizando funciones en los aeropuertos.
- Elaborar, aplicar y mantener un Programa de Control de calidad AVSEC, acorde a lo establecido en el Programa Nacional de control de Calidad, para asegurar la eficacia del cumplimiento del PSEA.
- j) El Explotador de Aeronaves es responsable de la protección de una aeronave contra interferencias no autorizadas, desde el momento en que se inicia la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.
- k) El explotador de aeronaves, garantiza que cualquier artículo dejado a bordo por pasajeros que desembarcan de vuelos en tránsito sea retirado de la aeronave o manejado de manera apropiada antes de la salida de la aeronave.
- l) El Estado Plurinacional de Bolivia, procurará en la medida de lo posible que toda entidad que realice operaciones de la aviación general, incluidas las de la aviación para empresas, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5 700 kg establezca, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- m) El Estado Plurinacional de Bolivia, procurará en la medida de lo posible que toda entidad que realice operaciones de trabajos aéreos establezca, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. El programa contendrá características operacionales específicas para cada tipo de operaciones.
- n) Los explotadores de aeronaves que presten servicio desde el Estado Plurinacional de Bolivia y que participen en la compartición de códigos u otros acuerdos de colaboración con otros explotadores de aeronaves, deben notificar a la autoridad competente del carácter de estos acuerdos, incluyendo la identidad de los otros explotadores de aeronaves.
- o) Asegurar que se lleven a cabo las verificaciones de seguridad de las aeronaves de origen que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial o que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves. La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.
- p) Asegurar que se adopten medidas para garantizar que todo artículo que dejen a bordo los pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito se retiren de la aeronave o se manejen de otro modo apropiado antes de la salida de las aeronaves que realizan vuelos comerciales.
- q) Aplicar medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.
- r) Asegurar que una aeronave comprendida en el inciso p) esté protegida contra interferencias no Autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.
- s) Asegurar en coordinación con el Administrador de Aeropuerto que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado 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.
- t) En coordinación con el Administrador de Aeropuerto, asegurar que los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave. Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

contacto con otros, deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.

- u) En la medida de lo posible, asegurar que se establezcan prácticas en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.
- v) En coordinación con los explotadores de aeronaves, asegurar que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial se proteja contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.
- w) Asegurar que los explotadores de transporte aéreo comercial no transporten el equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección apropiada.
- x) En coordinación con el Administrador de Aeropuerto, asegurar que el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.
- y) En coordinación con el Administrador de Aeropuertos, asegurar que los explotadores del transporte aéreo comercial transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con la norma pertinente y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el transportista aéreo. Se debería dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.
- z) Establecer procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.
 - aa) Asegurar de que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.
 - bb) Establecer un proceso de seguridad de la cadena de suministro y ser autorizado por la DGAC como agente acreditado.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- cc) Asegurar que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.
- dd) Asegurar de que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.
- ee) Asegurar que no acepten transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.
- ff) Asegurar que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales de pasajeros se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se carguen en la aeronave.
- gg) Asegurarse de que la carga y el correo que hayan sido objeto de confirmación y demostración dispongan de un estatus de seguridad que los acompañará, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura.
- hh) Asegurar de que la carga y el correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en su territorio.
- ii) Asegurar de que, cuando se realice inspección de carga y correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío.
- jj) Establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y el correo de transbordo que entren al país hayan pasado por los controles de seguridad apropiados.
- kk) Establecer requisitos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- ll) Asegurar que se incluyan, en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- mm) Asegurar que los pilotos al mando de aeronaves estén informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse controles de seguridad apropiados.
- nn) Asegurar que para que los agentes de mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, se exija una autorización especial de conformidad con la legislación de los Estados interesados.
- oo) Asegurar que se informe al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.
- pp) No transportará carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado, un explotador de aeronaves o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplica la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado, un explotador de aeronave o una entidad que esté aprobada por la autoridad aeronáutica competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, será objeto de inspección.
- qq) Los explotadores de aeronaves asegurarán que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se carguen en la aeronave.
- rr) Asegurarse que las personas que aplican controles de seguridad posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, y que se mantengan actualizados los registros apropiados. Se establecerán normas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas.
- ss) El encargado de seguridad del explotador de aeronaves, es el responsable de asegurar que se realice la instrucción del personal de seguridad de la aviación civil.
- tt) En coordinación con el administrador de aeropuerto, asegurar que el transporte de armas esté permitido solamente cuando una persona autorizada y debidamente cualificada haya determinado que no están cargadas, en su caso, y aun así, solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

4.5 ORGANISMOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO

Los Organismos de Seguridad del Estado tienen la obligación de garantizar la seguridad de la aviación civil, contra Actos de Interferencia Ilícita, dentro de sus competencias,

Las responsabilidades de los Organismos de Seguridad del Estado en materia de Seguridad de la Aviación Civil, son las siguientes:

4.5.1 Ministerio de Defensa

El Ministerio de Defensa es el organismo político y administrativo de las Fuerzas Armadas del Estado.

4.5.2 Fuerzas Armadas del Estado

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.

Asegurar que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil, utilizar cuando sea necesario el personal especialista:

- a) Negociadores de rehenes;
- b) Intérpretes;
- c) Equipos de intervención armada; y
- d) Personal de expertos en explosivos y otras especialidades.

4.5.3 Fuerza Aérea Boliviana

La Fuerza Aérea Boliviana es responsable, conforme a la Ley N° 1405 de 30 de diciembre de 1992, de:

- a) Asegurar la Soberanía y Defensa del espacio aéreo nacional.
- b) Vigilar en forma permanente y reprimir la piratería en la navegación aérea militar y civil.
- c) Proteger e incentivar el desarrollo de la aviación militar, civil, infraestructura, industria aeronáutica e institutos de investigación científica aeroespacial de la Nación.

La Fuerza Aérea Boliviana mediante las Direcciones Regionales de Seguridad Aeroportuaria deberá:



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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.
- d) Coordinar con el administrador de aeropuerto la asignación de los recursos logísticos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- e) 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.
- f) 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.
- g) Coordinar la capacitación, entrenamiento y reentrenamiento del personal militar destinado en aeropuertos que cumpla funciones de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).
- h) 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.
- i) 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.
- j) De acuerdo al Plan Nacional de Contingencias y Emergencias, se contribuirá con la elaboración, aplicación y actualización de los manuales de procedimientos.
- k) 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.
- l) Adoptar las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. También reconocer la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave y el Estado del explotador de esta última, y de la



notificación del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado.

m) Asegurar que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil, utilizar cuando sea necesario el personal especialista:

- a) Negociadores de rehenes;
- b) Intérpretes;
- c) Equipos de intervención armada; y
- d) Personal de expertos en explosivos y otras especialidades.

4.5.4 Policía Boliviana.

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.

La Policía Boliviana, a través de la Dirección Nacional de Servicio Aéreo Policial de Seguridad Ciudadana en materia aeronáutica:

- a) Dar cumplimiento al manual de organización y funciones, para efectivizar y optimizar las funciones de seguridad dentro de los aeropuertos.
- b) Debe designar a un responsable a nivel nacional, para la aplicación del Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil.

Debe garantizar la permanencia del personal policial capacitado en materia de seguridad de aviación civil en los aeropuertos nacionales e internacionales del país, por un lapso de tiempo prudente y necesario que permita lograr la continuidad y eficiencia de las funciones policiales de seguridad de la aviación civil.

- c) Asegurar que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil, utilizar cuando sea necesario el personal especialista:

- (1) Negociadores de rehenes;
- (2) Intérpretes;
- (3) Equipos de intervención armada; y

	<p align="center">PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>	<p align="center">UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>
---	--	---

(4) Personal de expertos en explosivos y otras especialidades.

d) Prevención y represión de delitos en la parte pública del aeropuerto.

4.5.4.1 Unidades Departamentales de Seguridad Aeroportuaria (UDSA).

La Policía Boliviana, a través de sus Unidades Departamentales de Seguridad Aeroportuaria (UDSA) dependientes de la Dirección Nacional de Servicio Aéreo Policial de Seguridad Ciudadana las cuales mediante sus Jefaturas Policiales de Seguridad de cada aeropuerto de su jurisdicción cumple las funciones integrales de seguridad en todas las instalaciones y áreas de la zona no restringida (área pública); así como en las áreas estériles, puntos de control, zonas de carga y correo, áreas administrativas restringidas y toda área donde se tenga presencia y flujo de personas, pasajeros y público en general dentro de la zona restringida de los aeropuertos nacionales e internacionales.

Asimismo, como el organismo principal encargado de custodiar las instalaciones públicas estratégicas del aeropuerto, identificar e intervenir ante los actos delictivos comunes, delitos aeronáuticos, faltas y contravenciones policiales que ocurran en el aeropuerto, será la responsable de conducir y realizar las acciones y operaciones de intervención ante actos de interferencia ilícita, coordinando con las Unidades Especializadas de la Policía Boliviana, en merito a lo prescrito en la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia y Leyes vigentes,

Siendo las responsabilidades específicas de la UDSA las siguientes:

- a) Coordinar y establecer las políticas de seguridad aeroportuaria con las demás unidades de la Policía Boliviana destacadas en los aeropuertos, la DGAC, las Fuerzas Armadas, los demás Organismos de Seguridad del Estado, el administrador de aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo.
- b) Establecer medidas para la prevención 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.
- c) Gestionar ante el administrador de aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo la adquisición y asignación para cada aeropuerto nacional o internacional, de equipos tecnológicos adecuados para la detección, neutralización y desactivación de sustancias y artefactos explosivos.
- d) En caso de actos de interferencia ilícita, dirigirá las acciones, en coordinación con Unidades y grupos especializados de la Policía Boliviana, conforme a procedimientos establecidos en el Plan General de Contingencias del Estado Plurinacional de Bolivia.
- e) Gestionar 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 nacionales e internacionales.
- f) Gestionar los recursos logísticos necesarios ante el administrador de aeropuerto y 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 a nivel nacional.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- g) Gestionar los medios y recursos necesarios ante el I administrador de aeropuerto y explotadores de transporte aéreo, de acuerdo a sus responsabilidades, para la capacitación, entrenamiento y reentrenamiento del personal policial destinado a cumplir funciones de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), bomberos (explosivistas y otras especialidades) y operaciones de Interferencia Ilícita (Unidades y Grupos Especiales).
- h) Elaborar un programa de capacitación, en coordinación con la DGAC, el administrador de aeropuerto, los explotadores de transporte aéreo y las demás unidades policiales que cumplen funciones en los aeropuertos.
- i) Elaborar y actualizar el manual de procesos y procedimientos policiales aeroportuarios destinado a efectivizar y optimizar las funciones de seguridad dentro de los aeropuertos, tomando como referencia los procedimientos y protocolos internacionales.
- j) Aplicar y actualizar, en coordinación con la DGAC, el administrador de aeropuerto, explotadores de transporte aéreo, las otras unidades policiales que prestan servicio en los aeropuertos y las Fuerzas Armadas, el Plan de Contingencias y Emergencias relacionadas con la aviación civil.
- k) Elaborar y establecer programas de simulacros y ejercicios de seguridad con la finalidad del entrenamiento y reentrenamiento del personal en materia de seguridad de la aviación civil, actos de interferencia ilícita, reacción ante delitos o actividades antisociales y detención de personas sospechosas e inculpas, incendios, accidentes e incidentes aeronáuticos, y otros; en coordinación con la DGAC, los administrador de aeropuertos, los explotador de transporte aéreo, las otras unidades policiales que prestan servicio en los aeropuertos, las Fuerzas Armadas, Bomberos Aeronáuticos, Agentes Acreditados y otros Organismos del Estado.

4.5.3.1.1 Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto (JESPA).

Es la unidad de la Policía Boliviana encargada de la Seguridad de la Aviación Civil dentro de cada aeropuerto nacional e internacional, teniendo las siguientes responsabilidades:

- a) Coordina y dirige las actividades de seguridad aeroportuaria con las demás unidades de la Policía Boliviana que prestan funciones en el aeropuerto nacional e internacional, la DGAC, las Fuerzas Armadas, los demás Organismos de Seguridad del Estado, el administrador de aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo.
- b) Prevenir e intervenir ante la comisión delitos (comunes y aeronáuticos) faltas y contravenciones que alteren el normal desenvolvimiento de las actividades dentro de un aeropuerto nacional e o internacional, remitiendo a las Unidades Especializadas de la Policía Boliviana
- c) Supervisar el Patrullaje preventivo de todas las áreas públicas de las instalaciones del aeropuerto (terminal de pasajeros, terminal de carga, estacionamiento de vehículos motorizados y otros).
- d) Coordinar con el administrador y explotadores de transporte aéreo las tareas de seguridad que se realizan en los puntos de control para intervención policial (cacheo y/o la requisa) de pasajeros, carga y vehículos que ingresan a la zona restringida del aeropuerto nacional e internacional, realizando los requerimientos legales según correspondan. (según lo establecido en el artículo 60 de la Ley 264, ley de seguridad ciudadana; y ley Nro. 1970)
- e) Supervisar la Vigilancia y patrullaje preventivo dentro las áreas de la zona aeronáutica del aeropuerto nacional o internacional destinadas a la permanencia y movimiento de pasajeros (zona restringida, plataforma, zona de carga y otros) desde su ingreso o desembarque hasta su embarque o salida a la zona no restringida.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- f) Disponer la seguridad durante las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y carga que se desarrollan dentro de la zona aeronáutica (plataforma, zona de carga y área de circulación vehicular operativa), a fin de detectar y prevenir la comisión de delitos y actividades antisociales que se puedan generar durante el desarrollo de estas actividades.
- g) Provisión de respuesta rápida ante incidentes graves en aeropuerto (pasajeros conflictivos, alteración del orden público en mostradores del explotador de transporte aéreo, amenaza de bomba, toma de aeropuertos, robos, hurtos y otros hechos ilícitos), de conformidad a procedimientos establecidos en la normativa legal vigente del Estado Plurinacional de Bolivia, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado
- h) Disponer el control de los pasajeros de arribo, tránsito y salida, con la finalidad de identificar a personas que puedan constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil.
- i) Controlar las tareas de vigilancia dentro de todas las instalaciones y áreas públicas, restringidas y puntos de control del aeropuerto nacional o internacional, mediante el uso de recursos tecnológicos adecuados (cámaras de vigilancia, equipos de rayos x, arcos y detectores portátiles de metales, y otros), coordinando su correcto uso y empleo por parte de los efectivos policiales y Oficiales de Seguridad.
- j) Requerir y coordinar con Bomberos de la Policía Boliviana la realización de tareas para inspección, con personal especializado en detección de artefactos explosivos, de las áreas estériles o las aeronaves de acuerdo a la amenaza o requerimiento del administrador del aeropuerto o explotador de aeronave.
- k) Supervisar la aplicación del procedimiento legal establecido en caso de existir algún pasajero que trate de introducir sin autorización un arma o explosivo en la zona de seguridad restringida. (De acuerdo a la Ley Nro. 400 artículo 13 parágrafo I, incisos d y g)
- l) Supervisar la aplicación del procedimiento legal establecido en caso de existir delitos flagrantes de tenencia, porte o portación, tráfico ilícito de armas de fuego, municiones, explosivos, fuegos artificiales o pirotécnicos y otros materiales relacionados, remitiendo a las Unidades Especializadas de la Policía Boliviana
- m) Supervisar la aplicación del procedimiento legal establecido en caso de existir la comisión de un delito mediante el uso de armas de fuego, municiones, explosivos, fuegos artificiales o pirotécnicos y otros materiales relacionados, remitiendo a las Unidades Especializadas de la Policía Boliviana
- n) Aplicar el procedimiento sobre transporte autorizado de armas de fuego, empleado por el Administrador de Aeropuerto y Explotadores de Transporte Aéreo.

4.5.4.2 Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico (FELCN).

- a) 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.
- b) Designar al responsable a nivel nacional y asignar el número de efectivos especializados requeridos para el control de sustancias controladas en aeronaves, tripulaciones, funcionarios de Organismos de Seguridad 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).
- c) Coordinar en los aeropuertos Planes y Acciones con la JESPA, Organismos de Seguridad del



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

Estado, Administrador de Aeropuerto y Explotadores de Transporte Aéreo, en conformidad al marco legal vigente.

- d) Gestionar ante el Administrador de Aeropuerto, Explotador de Transporte Aéreo, Correo y couriers la adquisición, asignación y uso de medios, equipos de inspección y tecnología avanzada para el control de sustancias controladas en aeronaves, tripulaciones, 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), con el apoyo de Canes detectores de drogas, CCTV, equipos de Rayos – X, BoddyScanner y otros.
- e) Coordinar con los explotadores de transporte aéreo el tratamiento a funcionarios, valija, equipaje y carga diplomática.
- f) Coordinar con los explotadores de transporte aéreo la revisión y requisa de la carga con la debida anticipación y de acuerdo a la cantidad y volumen de la misma.
- g) Coordinar operaciones planificadas y sorpresivas con el Administrador de Aeropuerto y Explotadores de Transporte Aéreo, Concesionarios y otros, en Área Pública y la Zona de Seguridad Restringida de los aeropuertos.
- h) Coordinar con la AAC, el administrador de aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo, cursos de capacitación y actualización en materia de Seguridad de la Aviación Civil.

4.5.4.3 Policía Internacional (INTERPOL).

- a) Contar con el número requerido de efectivos, para un desempeño óptimo de sus funciones asignadas.
- b) Control de pasajeros, en coordinación con la JESPA, a su arribo, tránsito y salida, a objeto de establecer si son requeridos por las autoridades judiciales nacionales e internacionales, por la comisión de delitos, víctima de trata y tráfico de personas, personas desaparecidas y otros. Una vez localizado remitir a la autoridad señalada por Ley de acuerdo al caso.
- c) Coordinar Planes y Acciones de seguridad con la JESPA y en conformidad al marco legal vigente.
- d) Coordinar con la AAC, el administrador de aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo, cursos de capacitación y actualización en materia de Seguridad de la Aviación Civil.

4.5.3.4 Bomberos Policía Boliviana.

- a) Coordinar a través de la JESPA, tareas de combate a incendios al interior de aeropuertos, a requerimiento de los Servicios de Extinción de Incendios del Administrador de Aeropuerto del aeropuerto.
- b) 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.
- c) Realizar simulacros en coordinación con la UDSA y Bomberos Aeronáuticos, para el entrenamiento y reentrenamiento combinado de sus efectivos.
- d) Coordinar Planes y Acciones de seguridad con la JESPA en conformidad al marco legal vigente.
- e) Ante incendios estructurales y de aeronaves, coordinar con Bomberos Aeronáuticos la realización de actividades conjuntas, de ser necesario.

	<p align="center">PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>	<p align="center">UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>
---	--	---

4.6 OTROS ORGANISMOS

Otros organismos gubernamentales y no gubernamentales a menudo tienen la responsabilidad de desempeñar, directa o indirectamente, funciones específicas relacionadas con la seguridad de la aviación civil en un Estado.

4.6.1 Dirección General de Migración.

- a) Contar con el número suficiente de funcionarios, para cumplir eficientemente con las funciones asignadas.
- b) Realizar el control de pasajeros deportados e inadmitidos, coordinando con la UPCOM y la INTERPOL, la escolta y vigilancia de este tipo de pasajeros.
- c) Coordinar Planes y acciones con JESPA, FELCN y los demás Organismos de Seguridad del Estado en conformidad al marco legal vigente.
- d) Designar responsables en cada aeropuerto internacional, para la coordinación de las actividades de seguridad de la aviación civil.

4.6.2 Aduana Nacional de Bolivia.

- a) Contar con el número suficiente de funcionarios en los sectores de pasajeros, equipajes y carga, para cumplir eficientemente con las funciones asignadas, en el marco de su competencia.
- b) Contar en los aeropuertos internacionales con equipos de inspección y tecnología avanzada para el control de pasajeros, equipaje y carga. (CCTV, Equipos de Rayos – X, Arcos de Control u otros).

4.6.3 Empresa de Correos de Bolivia (ECOBOL).

- a) Asegurarse que en los aeropuertos, se cuente con equipos de inspección de tecnología para el control del correo.
- b) Contar con un Programa de Seguridad de la Aviación Civil, aprobado por la Autoridad Competente.
- c) Coordinar acciones con la UDSA y los demás Organismos de Seguridad del Estado en conformidad al marco legal vigente.
- d) Cumplir con los procedimientos de control impuestos por los organismos de seguridad del Estado.

4.6.4 Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG).

- a) Contar con el número suficiente de funcionarios en pasajeros, equipajes y carga, para cumplir eficientemente con las funciones asignadas.
- b) Coordinar acciones con la UDSA y los demás Organismos de Seguridad del Estado en conformidad al marco legal vigente.
- c) Cumplir con los procedimientos de control impuestos por los organismos de seguridad del Estado.



CAPITULO 5

COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES

5.1 CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

El Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, se regirá conforme a lo establecido en el **Anexo 1** del Presente Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

5.2 COMITÉS AEROPORTUARIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Los Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación Civil, se regirán conforme a lo establecido en el **Anexo 1** del Presente Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

5.3 COMITÉ DE EVALUACIÓN DE AMENAZAS Y GESTIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

5.3.1 Evaluación de Amenazas y Gestión de Riesgos

- a) El Estado Plurinacional de Bolivia, evaluará constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en su territorio y espacio aéreo sobre el mismo y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por la Dirección General de Aeronáutica Civil..
- b) La evaluación de amenazas y gestión de riesgos, se llevará a cabo por la Dirección General de Aeronáutica Civil en coordinación con el “COMITÉ DE EVALUACIÓN DE AMENAZAS Y GESTIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL”, creado por el CONASEG para tal fin.
- c) La evaluación de amenazas y la gestión de riesgos, se llevará a cabo en base a la metodología y procedimientos descritos en el **Apéndice 3** del PNSAC.
- d) Las medidas concebidas para salvaguardar contra actos de interferencia ilícita se aplicarán, en la medida de lo posible, a las operaciones del interior, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo conforme al inciso b).
- e) El Estado Plurinacional de Bolivia, mediante el Comité de Evaluación de Amenazas y Gestión de Riesgos se asegurará de que, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales o locales competentes, se hayan implantado medidas en tierra o procedimientos operacionales apropiados para mitigar los posibles ataques contra aeronaves con sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves en los aeropuertos o cerca de ellos.



5.3.2 Información sobre amenazas

- a) Cuando al compilar o evaluar información sobre amenazas dirigida contra la aviación civil y el Estado Plurinacional de Bolivia tome conocimiento de una amenaza verosímil dirigida contra los intereses de la aviación civil de otro Estado, el Estado Plurinacional de Bolivia notificará a las autoridades competentes de dicho Estado lo antes posible. La Autoridad responsable de dicha notificación es la Dirección General de Aeronáutica Civil, a través de los Puntos de Contacto (PoC) nacionales.
- b) Al recibir información sobre amenazas dirigidas contra la aviación civil del Estado Plurinacional de Bolivia, el Comité de Evaluación de Amenazas y Gestión de Riesgos, debe analizar la información para que la Autoridad Aeronáutica Civil, declare el nivel de amenaza que corresponda a objeto de mitigar el riesgo.
- c) Los Organismos de Seguridad del Estado, Administradores de Aeropuertos y Explotadores de transporte aéreo nacionales y extranjeros, tienen la obligación de adoptar las medidas y procedimientos de seguridad necesarias para contrarrestar el nivel de amenaza declarado.
- d) El Estado Plurinacional de Bolivia a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil establecerá y aplicará procedimientos para compartir, en la medida de lo posible, con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados.

5.4 COMUNICACIÓN Y COOPERACIÓN TÉCNICA CON OTROS ESTADOS

- (1) La cooperación entre Estados para la elaboración y aplicación de los métodos y procedimientos de seguridad de la aviación fortalece la seguridad del sistema mundial de la aviación. El éxito de la cooperación entre los Estados depende en gran medida de la creación de canales de comunicación entre los oficiales de seguridad de la aviación de los Estados para el intercambio de información sobre las amenazas, las técnicas terroristas y la experiencia obtenida en la utilización de equipo de seguridad y los métodos de operación.
- (2) La cooperación entre Estados para la elaboración y aplicación comunes de los métodos y procedimientos de seguridad de la aviación civil, es fundamental para evitar, o al menos reducir al mínimo los riesgos de actos de interferencia ilícita a la seguridad de la aviación civil internacional.
- (3) Las comunicaciones con otros Estados miembros de diversas organizaciones de Aviación Civil en materia de seguridad corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil, pudiendo ser delegada al personal técnico o de seguridad que se considere.
- (4) Esta comunicación, que recae sobre el Director General de Aeronáutica Civil, puede ser



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

delegada en el personal técnico o de seguridad que se considere.

- (5) Previa petición, se pondrá a disposición de otros Estados que lo soliciten, una versión escrita, total o parcial, del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil y Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil. Además cuando se considere necesario, se recabará la cooperación de otros Estados para adaptar al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, los métodos y procedimientos compatibles entre los Estados en beneficio de la Seguridad de la Aviación Civil. Asimismo, la Dirección General de Aeronáutica Civil se pondrá a disposición de otros estados que lo soliciten, la información sobre amenazas que se relaciona con los intereses de la seguridad de la aviación de dichos estados, conservando la confidencialidad, conforme al procedimiento descrito en Apéndice 5.
- (6) El Estado Plurinacional de Bolivia, mediante la Dirección General de Aeronáutica Civil, cooperará con otros Estados, cuando sea necesario, en la preparación e intercambio de información relativa al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el Programa Nacional de Instrucción y el Programa Nacional de Control de Calidad.
- (7) Se desarrollarán canales oficiales entre Responsables de Seguridad de los diferentes Estados, para intercambio de información de técnicas, experiencias, etc.
- (8) El Estado Plurinacional de Bolivia, mediante la Dirección General de Aeronáutica Civil, asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. El Estado que formula el pedido considerará las medidas de alternativa del Estado Plurinacional de Bolivia que sean equivalentes a las solicitadas.
- (9) La Dirección General de Aeronáutica Civil es la entidad responsable de tratar los pedidos de otros Estados contratantes para que se apliquen medidas de seguridad adicionales

5.4.1 Acuerdos Bilaterales

- (1) El Estado de Bolivia acogiendo a la recomendación del apartado Acuerdos Bilaterales y Regionales, del Manual de Seguridad de la Aviación Doc. 8973, incluye en sus Acuerdos Bilaterales de Transporte Aéreo, una cláusula relativa a la seguridad de la aviación civil, teniendo en cuenta la cláusula modelo elaborada por la OACI.
- (2) El objetivo de dichos acuerdos es servir de elemento de conexión con los acuerdos que se adopten con Estados que no forman parte de los Convenios de Tokio de 1963, sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de la aeronaves; La Haya de 1970, para la represión del apoderamiento ilícito o Montreal de 1971, Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil, para así determinar sus obligaciones a fin de impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y actos de interferencia ilícita a la seguridad de la aviación



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

civil.

5.5 COMUNICACIÓN CON LA OACI

Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil como Autoridad Competente en materia de Seguridad de la Aviación Civil, la representación frente a Organismos Internacionales con competencias en materia AVSEC, sin perjuicio de la participación ante estos organismos de otros órganos de seguridad, en el ámbito de sus competencias específicas.

Se notificará tanto a la Organización de Aviación Civil Internacional, como a todos los Estados interesados, a través de los canales de comunicación establecidos, y a la mayor brevedad posible, cualquier acto de interferencia ilícita contra la aviación civil que se produzca en el Estado Plurinacional de Bolivia, según lo señalado al respecto en el Plan Nacional General de Contingencias (Métodos para hacer frente a actos de interferencia ilícita) de este Programa, debiendo utilizarse para este fin el modelo del Apéndice 34 del Doc. 8973 – Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita de la OACI.

El Estado Plurinacional de Bolivia, designará y notificará a la OACI, la autoridad competente dentro de su administración que será responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

5.6 PRENSA Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN SOCIAL

Las Oficinas de Comunicación y Gabinetes de Prensa de los organismos implicados, procurarán coordinar entre sí sus comunicados, atendiendo a los siguientes supuestos.

a) Situación de Aviso de Explosivo

Para comunicar a los medios de prensa y comunicación social en casos de aviso de explosivo o alerta de bomba, se procederá conforme a lo dispuesto en el Plan Nacional General de Contingencias contra Actos de Interferencia Ilícita.

b) Situación de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves

Conforme se señala en la instrucción correspondiente del Plan Nacional General de Contingencias contra Actos de Interferencia Ilícita, el "Equipo de Prensa" estará formado por personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, representantes de los Organismos de Seguridad del Estado y el o los explotadores de transporte aéreo involucrados, teniendo como misión:

- Constituir una Sala de Prensa y establecer los medios para concentrar a los informadores en ella, desde donde se coordinarán las noticias a difundir, buscando la colaboración de los medios para alcanzar un desenlace satisfactorio del incidente.
- Informar a los medios de comunicación sobre las restricciones existentes, por razones de seguridad, para su accionar en la zona del incidente.

	<p align="center">PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>	<p align="center">UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>
---	--	---

Cuando a criterio de las propias Autoridades competentes u otras con competencia designada para la seguridad en la aviación, estimen asumir el papel de portavoces, se les facilitará a la mayor brevedad cuanta información se posea, a ser difundida a través de un solo portavoz debidamente acreditado.

5.7 PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS

El Estado Plurinacional de Bolivia, en la medida de lo posible considerará la implantación de procesos y procedimientos innovadores para permitir la diferenciación operacional en la inspección y los controles de seguridad basándose en criterios claramente definidos.



CAPITULO 6

PROTECCIÓN DE AEROPUERTOS, AERONAVES

E INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

6.1. DESIGNACIÓN DE ZONAS DE SEGURIDAD

6.1.1 Parte pública y Zona de Seguridad Restringida

a) Parte Pública

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.

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.

Estas zonas deben estar constantemente vigiladas por efectivos policiales, para detectar comportamientos sospechosos de personas que trabajan en estas áreas y/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.

b) Zona de Seguridad Restringida

El administrador de aeropuerto, establecerá zonas de seguridad restringida, separadas de la parte pública. Dichas zonas serán debidamente delimitadas en los Programas de Seguridad de los Aeropuertos.

La documentación en la que se definan las zonas restringidas deberá ser difundida por el administrador de aeropuerto, poniéndolo en conocimiento de todos los organismos, instituciones y empresas que operan en el aeropuerto y que tengan necesidad de acceso a las mismas.

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 aeródromos, dotados con personal de seguridad y medios técnicos, para el control e inspección de personas, vehículos y los artículos que éstos porten o transporten, que requieran ingresar a la plataforma u otras zonas restringidas de la parte aeronáutica.



6.1.2 Zona de seguridad o “Área estéril”

En cada aeropuerto se establecerán zonas de seguridad, normalmente denominada “Área estéril” dentro de las zonas restringidas de seguridad. Dichas zonas serán establecidas por el administrador de aeropuerto, en cada aeropuerto, vendrán recogidas en los programas de seguridad de los mismos, e incluirán, al menos, la zona de la terminal de pasajeros comprendida entre los controles de seguridad y las puertas de embarque, la terminal de carga comprendida la parte de acopio hasta el área de paletizaje de la carga.

6.2. PROTECCIÓN DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

Es obligatorio establecer límites entre las Zonas de Seguridad Restringidas y la Parte Pública de los aeropuertos, mediante barreras físicas apropiadas que cumplan con las normas aeronáuticas internacionales y nacionales, sometidas periódicamente a inspección. Las barreras de seguridad, junto con los puntos de acceso, tienen como objetivo:

- a) Delimitar la zona a proteger, creando un medio físico disuasivo para vehículos y personas que pretendan acceder.
- b) Dificultar una posible intromisión y que el personal encargado de las mismas pueda actuar en la detención del intruso.
- c) Indicar los puntos de entrada establecidos para las zonas de acceso controlado, fácilmente reconocibles por el personal.

Cuando los edificios sirvan de barrera de seguridad, se deben inspeccionar regularmente para comprobar que sus ventanas, puertas, tejados, conductos y aberturas, están perfectamente cerrados y protegidos.

Las vallas y demás barreras de seguridad, estarán colocadas de tal forma y distancia que no permitan arrojar objetos a las aeronaves, que sea difícil trepar por ellas, doblarlas, así como que aseguren la imposibilidad del acceso por debajo de las mismas.

Se asegurará en cada aeropuerto que cuente con red de conductos de servicio, alcantarillas y túneles subterráneos, que pongan en comunicación la parte pública con la parte aeronáutica, la adopción de medidas que impidan cualquier intromisión, además de efectuarse inspecciones periódicas a las mismas.

Para la protección perimetral de la parte aeronáutica, se deberá disponer de un cerramiento y/o un vallado de seguridad, dicho cerramiento o vallado se le podrá dotar de los medios técnicos adecuados para una protección más eficaz del lado aire, de acuerdo al nivel de amenaza que presente.

El administrador de aeropuerto, proporcionará los carteles anunciadores de zonas restringidas de seguridad en los puntos adecuados del edificio de la terminal de pasajeros, terminal de carga y vallado perimetral. En número y dimensiones suficiente.

	<p align="center">PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>	<p align="center">UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>
---	--	---

6.2.1. Control de Acceso – Requisitos Generales:

En el presente programa, se establecen las normas para el otorgamiento de tarjetas (TIAA y TAV) para el ingreso controlado a zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos. Donde se establece el alcance, requisitos de otorgamiento, zonas, tipos de usuarios y criterios de otorgamiento.

El acceso a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, comprende los siguientes aspectos:

- a) Control de pasajeros provistos de la Tarjeta de Embarque y documentos de viaje.
- b) Control de personal de los servicios públicos y empresas privadas que desempeñen funciones en la parte aeronáutica, provistas de la Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario (TIAA), extendida por el Administrador del Aeropuerto.
- c) Control de tripulaciones de vuelo, provistos de su uniforme, su cédula de identidad o pasaporte y una credencial de su explotador aéreo.

El Estado Plurinacional de Bolivia, en la medida de lo posible, considerara 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*.

- d) Control de usuarios ocasionales, que es autorizado a ingresar a la parte aeronáutica, provisto de una credencial de visita otorgada por el Administrador del Aeropuerto.
- e) Control de vehículos públicos o privados que desempeñan funciones en la plataforma, provistos de una Tarjeta de Identificación de Acceso Vehicular (TAV), extendido por el Administrador del Aeropuerto.
- f) Control de vehículos eventuales, autorizados a ingresar a la parte aeronáutica a realizar determinado cometido, provisto de una TAV otorgada por el Administrador del Aeropuerto.

6.3. OTRAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

El administrador de aeropuerto, mediante su personal de seguridad será responsable de que:

- a) Las puertas de acceso que conducen a las mangas de abordaje, al lado aire y a las rampas estén cerradas y aseguradas cuando no se estén utilizando, teniendo en cuenta las correspondientes normas de emergencia, evacuación y seguridad.
- b) Las puertas de acceso utilizadas únicamente para el desembarque, que permitan acceso a rampas o zonas restringidas de seguridad, permanezcan abiertas sólo durante este proceso.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

El explotador de transporte aéreo y/o los agentes de asistencia en tierra que las representan en el aeropuerto, que cuenten con un área exclusiva aprobada por la Autoridad Competente y/o hagan uso del área de seguridad restringida se asegurarán que:

- a) Las puertas de acceso que conducen a las mangas de abordaje, al lado aire y a las rampas estén cerradas y aseguradas cuando no se estén utilizando, teniendo en cuenta las correspondientes normas de emergencia, evacuación y seguridad.

6.4. PROTECCIÓN DE LOS CONTROLES DE SEGURIDAD

El administrador de aeropuerto, proveerá los controles de Seguridad que estarán protegidos por personal o por equipos de vigilancia adecuados y en el número suficiente, de acuerdo a la necesidad, con el fin de extender la protección al personal que esté encargado del proceso de inspección.

6.5. TERMINALES

El Administrador de Aeropuerto en coordinación con la Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto, vigilará y patrullará periódicamente todas las zonas de la terminal accesibles al público en general, para prevenir cualquier hecho ilícito.

La función de vigilancia y patrullaje realizada por el Administrador de Aeropuerto, será apoyada por un sistema de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV).

Las zonas y objetos en los que pudieran esconderse artefactos explosivos o sustancias, tales como los lavabos, escaleras, armarios y basureros deberán diseñarse para facilitar su inspección y deben ser objeto de una vigilancia general y registros periódicos por el personal de seguridad del aeropuerto.

6.6. OTRAS ZONAS PÚBLICAS

6.6.1 El Estado Plurinacional de Bolivia asegurará de que las medidas de seguridad en la parte pública se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades intervinientes, de conformidad con las Normas 3.1.5, 3.2.2 y 3.2.3 del Anexo 17 Enmienda 15, y definirá en su programa nacional de seguridad de la aviación las responsabilidades apropiadas para la seguridad de la parte pública.

6.6.2 El administrador de aeropuerto en coordinación con el personal de la Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto, controlará el acceso a las zonas públicas cercanas a las zonas de movimiento de las aeronaves:

- a) Terrazas (miradores) panorámicas para el público. Los aeropuertos que cuentan con terrazas o zonas de observación de la parte pública, desde las cuales pueden observarse las aeronaves estacionadas en la plataforma o las operaciones de despacho de pasajeros, deben cumplir mínimamente con los siguientes procedimientos de seguridad:



- i. Debe controlarse el acceso a la zona o estar vigilada por el personal de seguridad designado a esta área y contar con vigilancia del sistema CCTV.
 - ii. La zona debe incluir barreras que impidan el acceso, el lanzamiento de objetos a las aeronaves estacionadas o a zonas de seguridad restringida.
- b) Estacionamiento en el Edificio Terminal. Las zonas designadas para este fin, deben estar vigiladas y controladas de forma constante, con apoyo del sistema de circuito cerrado (CCTV), para evitar posible estacionamiento de coches bomba y prevenir los hechos ilícitos de robo de vehículos o partes de motorizados.
- c) Otras zonas públicas que requerirán vigilancia serán: las instalaciones situadas en el sector de tierra como los estacionamientos para usuarios y el público en general, las carreteras de las terminales y las carreteras públicas de acceso, las instalaciones de alquiler de vehículos, las zonas de estacionamiento de taxis y de transporte público, así como las zonas de recepción y entrega de carga, correo y encomienda.

6.6.3 Asimismo, el COASEG, emitirá las disposiciones oportunas para garantizar que estas zonas públicas puedan aislarse de inmediato en caso de incremento de la amenaza en coordinación con el personal de la Policía, con el apoyo de la Fuerzas Armadas (previo requerimiento policial) para el patrullaje de estas zonas cuando estén abiertas al público.

6.6.4 Seguridad física y patrullas

El administrador de aeropuerto proveerá en las plataformas y las demás zonas de estacionamiento de aeronaves alumbrado adecuado, que iluminará especialmente las zonas vulnerables del aeropuerto, garantizando la seguridad de instalaciones y equipos que permanecen en plataforma con personal de seguridad en número suficiente .

De igual manera, el administrador de aeropuerto en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, proveerá en las zonas técnicas y de mantenimiento vallas de protección, personal de seguridad y patrullas, controlándose el acceso a las mismas tanto de personas como de vehículos. Se adoptarán medidas, para proteger el perímetro y las instalaciones de suministro eléctrico, subestaciones eléctricas, instalaciones de navegación aérea, torres de control y otros edificios del aeropuerto utilizados por los servicios de control del tránsito aéreo, así como las instalaciones de combustible y comunicaciones.

El administrador de aeropuerto en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado tomará acciones inmediatas para neutralizar atentados contra la torre de control, aeronaves, instalaciones de combustible, comunicaciones y otros puntos vulnerables.

El administrador de aeropuerto, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, es



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

responsable del control del vallado del perímetro y las zonas adyacentes a las zonas restringidas de seguridad exteriores a la valla, incluidas las inmediaciones de la entrada de la pista y de las calles de rodaje, serán vigiladas por patrullas, circuito cerrado de televisión u otras medidas de control. Se emplearán procedimientos estrictos para dar el alto a toda persona que no lleve visible su acreditación y a toda persona que intente penetrar en zonas en las que no está autorizada.

El administrador de aeropuerto es responsable del control de acceso a la zona restringida de seguridad a través de oficinas de alquiler, hangares de mantenimiento, instalaciones de carga u otros edificios de servicios e instalaciones, quedará limitado al mínimo imprescindible. Los accesos se abrirán siguiendo procedimientos acordados por la Administración del Aeropuerto y los Organismos de Seguridad del Estado competentes.

6.7. CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS

El administrador de aeropuerto, es responsable del control de acceso de todas las personas hacia las Zonas de Seguridad Restringidas, debiendo ser estas el mínimo necesario para garantizar la plena eficacia de las operaciones.

Los puntos de control de acceso que se encuentren a la intemperie, serán dotados de medios materiales para la protección del personal contra las inclemencias meteorológicas, servicios básicos y elementos luminosos para su utilización nocturna.

Dotas a los puntos de acceso de puertas y barreras independientes entrada/salida para la fluidez de las operaciones, mejor control y vigilancia.

El Administrador de Aeropuerto, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, se asegurará de que el acceso a Zonas de Seguridad Restringida, esté siempre controlado particularmente en los accesos al "Área Estéril".

Las personas autorizadas para acceder a una Zona de Seguridad Restringida y/o Área Estéril, son:

- a) Pasajeros
- b) Funcionarios aeroportuarios acreditados
- c) Tripulantes de Aeronaves

El administrador de aeropuerto, en coordinación con la Policía Boliviana o Fuerza Aérea, se asegurará de que el acceso a zonas de seguridad restringida esté siempre controlado.

6.7.1 Control de los pasajeros

El acceso de pasajeros a zonas de seguridad restringida, se limitará a aquellos pasajeros provistos de



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

tarjetas de embarque y cédula de identidad aceptadas para viajes por un explotador de transporte aéreo.

Se les exigirá a los pasajeros en todos los vuelos el documento de identidad o pasaporte en los mostradores de facturación y en las puertas de pre embarque, a requerimiento y/o en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, para confirmar que su identidad corresponde con la tarjeta de embarque.

6.7.2 Control de personas que no sean pasajeros y funcionarios aeroportuarios

El control de acceso a las zonas restringidas se realizará en forma permanente.

El control de acceso de personas que no sean pasajeros y personal aeroportuario, se realizará bajo las siguientes condiciones:

- a) Se expedirán acreditaciones (TIAA) a todo el personal que trabaje en el aeropuerto, de acuerdo al Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario.
- b) Se comprobarán antecedentes policiales de los últimos dos años de todo el personal que deba tener acceso a las zonas restringidas de seguridad sin escolta. Este control, se repetirá a intervalos regulares no superiores a dos años.
- c) El personal con acceso a zonas de seguridad restringidas deberá recibir periódicamente formación en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
- d) La solicitud de acreditaciones de personas, tanto visitantes temporales como permanentes, deberá realizarla el explotador de transporte aéreo, concesionario aeroportuario, etc., a través de un único representante acreditado mediante escrito dirigido al Administrador de Aeropuerto,. Para el personal del administrador de aeropuerto y Organismos Oficiales, la solicitud será remitida por el responsable correspondiente.
- e) La Autoridad Competente, en circunstancias especiales, podrá restringir tanto el uso de las acreditaciones como los derechos inherentes a las mismas.
- f) El procedimiento de la administración de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario (TIAA), se efectuará conforme a lo establecido en el Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario.
- g) A requerimiento de los Oficiales de Seguridad del Administrador de Aeropuerto y/o los Organismos de Seguridad del Estado, el personal debe mostrar su acreditación junto con un documento de identidad válido.
- h) Todo el personal que desempeña funciones en Aeropuerto, deberá portar la tarjeta de identificación en un lugar visible en todo momento.
- i) Las acreditaciones permitirán el acceso del personal sólo a las áreas designadas por las necesidades técnicas y operativas.
- j) Está prohibido el ingreso al área de movimiento de los aeropuertos, de personas para la venta de alimentos, bebidas y cualquier otro fin de comercialización de productos.



6.7.3 Acreditación de Tripulantes de Aeronaves

Los tripulantes de aeronaves para su acceso a la zona de seguridad restringida, deberán acreditarse con la credencial del explotador de transporte aéreo, acompañada de la cédula de identificación personal o pasaporte.

6.7.4 Inspección o requisa de pasajeros, no pasajeros, personal aeroportuario y objetos transportados

- a) Los Oficiales de Seguridad del administrador de aeropuerto, realizarán inspecciones a todos los pasajeros, a todo el personal que realiza su actividad laboral en el aeropuerto, incluida la tripulación.
- b) La Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto, en coordinación con las demás unidades policiales destacadas en los aeropuertos, realizará en casos necesarios el cacheo o requisa a todos los pasajeros, a todo el personal que realiza su actividad laboral en el aeropuerto, incluida la tripulación, así como de los objetos que lleve consigo, antes de autorizar su ingreso a las zonas de seguridad restringidas y/o "área estéril" para prevenir y evitar actos de interferencia ilícita y la comisión de delitos comunes.
- c) Los procedimientos de inspección, cacheo o requisa, garantizarán que no se transporta ningún artículo o sustancias peligrosas y los métodos serán los mismos que los aplicados en los controles de pasajeros y del equipaje de mano.
- d) El Administrador de Aeropuerto asegurará que se inspeccione y se apliquen los controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos que presten servicios a las operaciones de la aviación civil internacional.

6.8. CONTROL DE ACCESO DE VEHÍCULOS

6.8.1. Autorizaciones de Vehículos

- a) La solicitud de autorización para acceso de vehículos hacia la zona de seguridad restringida, la realizará un representante acreditado del explotador de transporte aéreo, concesionario, etc., mediante escrito dirigido al Administrador de Aeropuerto, asumiendo como responsable la veracidad de los datos aportados.
- b) Para la concesión de dichas autorizaciones, se deberán presentar los requisitos exigidos en conformidad al Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario.
- c) La autorización es exclusiva para su acceso y permanencia en la zona restringida de seguridad en la que desarrollará su actividad, prohibiéndose el acceso y permanencia a zonas distintas de las autorizadas.
- d) Los vehículos que deban utilizarse en la zona de seguridad restringida, permanecerán en ésta en la medida de lo posible, evitando innecesarias entradas y salidas.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- e) Está prohibido utilizar la autorización con vehículo distinto del autorizado, o una vez caducada.
- f) Los vehículos autorizados para circular entre la zona pública y la zona restringida de seguridad, sólo podrán hacerlo tras haber sido inspeccionados y/o requisados de acuerdo a la naturaleza de su ingreso, junto con los artículos contenidos en los mismos, por parte del personal de Seguridad del Administrador de Aeropuerto en coordinación con las Unidades Policiales desatacadas en el aeropuerto, de conformidad con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y la evaluación de riesgos.
- g) Los vehículos en misiones de emergencia, excepcionalmente están exentos de estos requisitos.
- h) La acreditación personal de los conductores por el Administrador de Aeropuerto, habilita la conducción de vehículos en plataforma cuando así lo especifica.
- i) En todos los casos, se controlará que todos los ocupantes del vehículo cuentan con su tarjeta de identificación de acceso aeroportuario vigente, de conformidad al Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario.
- j) El incumplimiento de las responsabilidades descritas, dará lugar al procedimiento legal que amerite por la Autoridad Competente.

6.9. PROTECCION DE AERONAVES

La seguridad del círculo exterior e intermedio de la protección de las aeronaves, corresponde al Administrador de Aeropuerto, quien elaborará y aplicará un programa de seguridad conforme a lo establecido en el PNSAC y las RABs en materia AVSEC, de acuerdo a procedimiento establecido y aprobado por la Autoridad Competente y en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, garantizarán la seguridad de las aeronaves, a través de los sistemas de seguridad de vigilancia y patrullaje, especialmente la seguridad del perímetro, controles de acceso a plataforma, circulación de personas y vehículos en el área de movimiento de aeronaves, para la prevención o detección de hechos ilícitos, que comprometan la seguridad de la aeronave.

La protección del círculo interior de las aeronaves en tierra, es responsabilidad de cada explotador de aeronave, los cuales deberán:

- a) Asegurarse que, en las zonas de seguridad restringidas, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.
- b) Mantener un control del acceso de personas y objetos que ingresen a la aeronave mientras se encuentren en servicio.
- c) Realizar inspecciones verificaciones de seguridad de las aeronaves de origen, antes que entre en servicio garantizando la esterilidad de las mismas, previas a cada vuelo a fin de descubrir objetos sospechosos, ocultos o dejados por pasajeros que desembarquen, y que pueden ocultar



armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

- d) La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos de seguridad.
- e) Una aeronave comprendida en inciso b) debe estar protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.
- f) Controlar en tierra y en vuelo que personas no autorizadas ingresen a la cabina de mando.
- g) Adoptar medidas para garantizar que todo artículo que dejen a bordo los pasajeros, que desembarquen de vuelos en tránsito se retiren de la aeronave y sean manejados de manera apropiado antes de la salida de las aeronaves que realizan vuelos comerciales.
- h) Establecer procedimientos de seguridad, para las aeronaves que estén fuera de servicio, en pernocte o en mantenimiento.
- i) Aplicar procedimientos de seguridad a una aeronave, una vez que todos los proveedores de servicios (servicios de restauración, limpieza, venta de mercancías libres de impuestos y otros) distintos de los dedicados a funciones de seguridad hayan abandonado la aeronave, y deberá mantenerse la esterilidad hasta que finalicen el embarque y las operaciones previas a la salida.
- j) Aplicar procedimientos de seguridad en una aeronave durante las rotaciones de servicio, en tránsito, mientras los proveedores están a bordo, a condición de que los suministradores y sus artículos transportados hayan cumplido los procedimientos de seguridad adecuadamente y estén bajo supervisión de la línea aérea.

Los explotadores aéreos, nacionales y extranjeros, elaborarán y aplicarán sus programas de seguridad conforme a lo establecido en el PNSAC y las RABs en materia AVSEC, de acuerdo a procedimiento establecido y aprobado por la Autoridad Competente.

El explotador aéreo, debe contar con personal de seguridad debidamente instruido y certificado por la Autoridad Competente para cumplir sus procedimientos de seguridad.

La Autoridad Competente, se asegurará que cada explotador aéreo, inspecciona sus aeronaves de acuerdo con los siguientes procedimientos:

6.9.1. INSPECCIONES DE AERONAVES FUERA DE SERVICIO

Las aeronaves fuera de servicio, serán objeto de un registro de seguridad de la aeronave inmediatamente antes o después de ser llevadas a una zona restringida.

En la medida de lo posible, se establecerán controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves, cuando las mismas no estén en zonas de seguridad restringidas.



6.9.2. CONTROLES DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

Los explotadores de transporte aéreo, deben elaborar una lista de verificación con procedimientos de registro de aeronaves para cada tipo de aeronaves en servicio e incluir esta lista de verificación, como parte de los controles de seguridad en línea de vuelo.

Los controles de seguridad de la aeronave, cubrirán también las siguientes áreas accesibles del exterior de la misma:

- a) Las bodegas de las aeronaves de los vuelos en tránsito se protegerán de accesos no autorizados para asegurar la integridad del equipaje, carga y correo de la bodega y que no se hayan introducido objetos no autorizados.
- b) Las bodegas serán examinadas antes del estibaje y previamente a la salida de las aeronaves, para asegurarse que no contenga ningún artículo sospechoso.

Tras la finalización del control de seguridad de la aeronave, la compañía aérea guardará un registro durante 24 horas o durante la duración del vuelo en caso de que ésta sea mayor.

6.9.3. REGISTROS DE SEGURIDAD DE LA AERONAVE EN CASO DE AMENAZA

En caso de amenaza los registros de seguridad de la aeronave, se realizarán con la cabina vacía y además de todas las medidas descritas en el apartado 6.9.2. e incluirán el exámen de las siguientes áreas accesibles del exterior de la aeronave y su bodega:

- a) Paneles de servicio de la aeronave.
- b) Tren de aterrizaje.
- c) Compartimentos de servicio.
- d) Bodega y zonas adyacentes.
- e) Existencias contenidas en los compartimentos de carga.

Tras la finalización del registro de seguridad de la aeronave, la compañía aérea deberá guardar constancia escrita de la realización del mismo.

6.9.4. CONTROL EN VUELOS DE ALTO RIESGO

Se considerará vuelo de alto riesgo, cuando exista sospecha fundada de que una aeronave puede ser objeto de un acto de interferencia ilícita:

- a) Se pondrá en conocimiento de tal sospecha, al explotador de transporte aéreo.
- b) Se procederá a inspeccionar de inmediato la aeronave.
- c) Se adoptarán medidas de seguridad adicionales a este Programa que se acuerden en el Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil de que se trate, siempre siguiendo los principios fijados por la Autoridad Competente.



6.9.5. SEGURIDAD DE LA CABINA DE MANDO

6.9.5.1 Los explotadores de aeronaves, deben establecer los procedimientos de seguridad adecuados en su programa de seguridad, a los efectos de permitir el acceso de la tripulación de cabina en cualquiera de las fases del vuelo a la cabina de mando, así como los medios para la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividades sospechosas o violaciones de seguridad en la cabina.

6.9.5.2 Los explotadores de aeronaves, deben adoptar medidas apropiadas para asegurar que durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas, ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.

6.9.5.3 La puerta de la cabina de mando deberá permanecer cerrada y asegurada en cada una de las fases del vuelo, conforme a lo establecido en la normativa vigente.

6.10. INSTALACIONES PARA LA NAVEGACIÓN Y OTROS SERVICIOS

Las siguientes instalaciones relativas a la aviación, serán consideradas como puntos importantes, sensibles e indispensables para la prestación continua de los servicios de aviación civil:

- a) Instalaciones de radar, dentro y fuera de los aeródromos o aeropuertos.
- b) Instalaciones de radio ayudas a la navegación aérea dentro y fuera de los aeródromos o aeropuertos.
- c) Antenas de radio comunicación aeronáutica.
- d) Plantas de combustible de aviación y en general todas aquellas instalaciones relacionadas con el almacenamiento y suministro de combustible.
- e) Sub-estaciones eléctricas y servicios básicos.
- f) Cualquier otra que determine la Autoridad Competente.

Las instalaciones antes mencionadas, deberán estar protegidas contra actos de interferencia ilícita, por el administrador de aeropuerto en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado. En caso de que los sistemas de navegación aérea y otros servicios se encuentren fuera del perímetro del aeropuerto, el o los proveedores de los servicios deben aplicar procedimientos de seguridad para garantizar la seguridad de los equipos e instalaciones.

6.11. CONDICIONES DE INTENSIFICACIÓN DE AMENAZAS

6.11.1 Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita se notificará al explotador de aeronaves para que adopte medidas apropiadas de acuerdo a la naturaleza de la amenaza.

	<p>PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>	<p>UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>
---	---	--

6.11.2 Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada en tierra se notificará al COE y se adoptarán medidas apropiadas para proteger la aeronave en territorio del Estado, hasta que pueda continuar su viaje, según lo indicado en el plan de contingencia del aeropuerto que corresponda.



CAPÍTULO 7

CONTROLES DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y LOS OBJETOS QUE SE EMBARCAN

7.1. INSPECCIÓN Y REGISTRO DE LOS PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO

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

El Administrador de Aeropuerto, establecerá medidas para asegurar que todo pasajero y su equipaje de mano que pretenda ingresar a una zona estéril o a una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida, deberá ser sometido a una inspección de seguridad del administrador del aeropuerto y/o cacheo, requisita por la Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto, en coordinación con las demás unidades policiales destacadas en el aeropuerto.

El Administrador de Aeropuerto, establecerá medidas para asegurar que se inspeccione a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.

El Administrador de Aeropuerto asegurará, 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.

El administrador de aeropuerto, dispondrá de zonas estériles para los pasajeros después de haber sido inspeccionados y/o requisados antes de abordar a una aeronave.

La integridad de las zonas estériles, se mantendrá mediante el uso de cerraduras u otros controles en todos los puntos de posible acceso a la zona estéril. El administrador del aeropuerto es el responsable de llevar a cabo inspecciones completas de estas áreas antes de comenzar su utilización para cada operación aérea.

La inspección de pasajeros y su equipaje de mano será realizada por el personal de seguridad designado por el administrador del aeropuerto, la requisita y/o cacheo será llevada a cabo por personal de la Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto o personal de las demás Unidades Policiales destacadas en el aeropuerto. Los procedimientos de inspección estarán establecidos en el Programa de Seguridad del aeropuerto, y en el Programa de Seguridad del Explotador de transporte aéreo.

De negarse el pasajero a la inspección o registro, este procedimiento puede ser efectuado por un representante de un Organismo de Seguridad del Estado, de persistir su negación, no se le permitirá el acceso a la zona estéril, ni a la aeronave.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

Los métodos de inspección serán los siguientes:

- a) Rayos X para equipaje de mano.
- b) Registro manual del equipaje de mano.
- c) Cacheo y/o requisa.
- d) Control a través de un arco detector de metales, deberán hacerse también registros manuales aleatorios continuos de los pasajeros, mediante el uso de detectores portátiles de metal.
- e) Otros de tecnología de avanzada.

Se proporcionarán a los pasajeros todos los elementos necesarios para facilitar la fluidez de paso por el puesto de control (bandejas, contenedores, portaobjetos, etc.).

Debe haber un cartel separado y visible, por el cual el pasajero este informado que en caso de tener marcapasos o encontrarse embarazada, no debe pasar por el arco detector de metales.

7.1.1 Pasajeros con movilidad reducida

Los pasajeros con movilidad reducida, serán sujetos a una inspección minuciosa; debido a las peculiaridades que presentan este tipo de pasajeros, las medidas de seguridad se llevarán a cabo con especial sensibilidad y delicadeza, intentando evitar dolor o incomodidad, y con la profundidad que permita la naturaleza de la minusvalía de que se trate, ofreciendo la posibilidad de una inspección en privado.

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

7.1.2 Pasajeros Bajo Procedimientos Judiciales, Deportados e Inadmitidos

7.1.2.1 Se introducirán medidas específicas de seguridad para el transporte aéreo de los siguientes grupos de pasajeros:

- a) **Deportados:**
Personas que han sido admitidas legalmente en el Estado por sus autoridades o quienes hayan entrado ilegalmente en el Estado y a quienes posteriormente las Autoridades les ordenan formalmente abandonar el Estado.
- b) **Personas no admitidas:**
Personas a las que las Autoridades Competentes les han negado la entrada a un Estado y están siendo llevadas de vuelta a su país de origen, o a cualquier otro país donde estas personas sean admitidas.
- c) **Personas bajo custodia legal:**
Personas tanto bajo arresto como condenadas por un tribunal.
- d) **Otros pasajeros que configuren un perfil de riesgo.**



7.1.2.2 Los Organismos de Seguridad del Estado, deberán notificar a los Explotadores de Aeronaves, por lo menos 24 horas antes de la intención de viajar con una persona bajo custodia, incluyendo información acerca de la naturaleza y el número de personas no admisibles, deportadas y bajo custodia oficial.

7.1.2.3 La notificación verbal o escrita al Explotador de Aeronave y al comandante de la aeronave, debe contener los siguientes detalles:

- a) Identidad de los pasajeros y razón de su traslado;
- b) Nombres y títulos de los oficiales de custodia, si los hubiera;
- c) Información sobre la evaluación de riesgos, incluida la razón por la cual se asigna o no se asigna custodia;
- d) Naturaleza de los documentos disponibles; y
- e) Notificar sin demora al Explotador de Aeronave de llegada, el mismo día de la llegada del pasajero, acerca de la necesidad de transportar una persona inadmisibles.

7.1.2.4 La DGAC, establece los siguientes requisitos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos:

- a) Riguroso control de los mismos, de su equipaje de bodega y de su equipaje de mano.
- b) Embarcarán antes que el resto de pasajeros, previa coordinación con el explotador de transporte aéreo y la Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto.
- c) No ocuparán asientos de pasillo o asientos cerca de las salidas de emergencia.
- d) No se les suministrará ni tendrán acceso a bebidas alcohólicas.
- e) Contarán con escolta suficiente.
- f) Los escoltas y las personas bajo custodia serán debidamente identificados por la Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto, en coordinación con las unidades policiales especializadas, según corresponda antes de acceder a la aeronave.
- g) Los escoltas deberán poder comunicar a la tripulación cualquier circunstancia que pueda afectar a la seguridad del vuelo.
- h) No se revelará públicamente la programación del vuelo que transporta pasajeros potencialmente conflictivos.
- i) Se utilizarán elementos de contención (manillas o similares) si se considera necesario en la evaluación del riesgo por parte de los Órganos de Seguridad del Estado competentes.

7.1.2.5 El explotador de aeronaves, asegurará que se incluyan, en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

7.1.2.6 El explotador de aeronaves, asegurará que los pilotos al mando de aeronaves estén informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a



procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse controles de seguridad apropiados.

7.1.2.7 El PSEA debe describir que los Organismos de Seguridad del Estado, deben notificar a los Explotadores de Aeronaves, por lo menos 24 horas antes de la intención de viajar con una persona bajo custodia, incluyendo información acerca de la naturaleza y el número de personas no admisibles, deportadas y bajo custodia oficial con los siguientes detalles:

- (1) Identidad de los pasajeros y razón de su traslado;
- (2) Nombres y títulos de los oficiales de custodia, si los hubiera
- (3) Información sobre la evaluación de riesgos, incluida la razón por la cual se asigna o no se asigna custodia;
- (4) Disposiciones previas sobre los asientos, si fueran necesarias; y
- (5) Naturaleza de los documentos disponibles.

Notificar sin demora al Explotador de Aeronave de llegada, el mismo día de la llegada del pasajero, acerca de la necesidad de transportar una persona inadmisibles

7.1.3 Pasajeros perturbadores e insubordinados

- a) El explotador de transporte aéreo, tiene la potestad de negar el embarque de esta clase de pasajeros, de acuerdo al análisis de riesgo de seguridad.
- b) El comandante de aeronave, podrá impedir el embarque u ordenar el desembarque a un pasajero insubordinado, cuya conducta constituya un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga, denunciando y entregando al responsable de los hechos al personal de la Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto, para ser puesto a disposición de la autoridad competente en materia judicial.
- c) El personal de la Policía Boliviana está facultado a detener a cualquier persona que sea entregada por el comandante de la aeronave o por los oficiales de seguridad aeroportuaria, cuando estas personas hayan sido retenidas cometiendo o intentando cometer en forma flagrante, algún acto de interferencia ilícita u otro que ponga en riesgo la seguridad de la aviación civil en vuelo o en tierra.

7.1.4 Pasajeros con Procedimientos Especiales de Control

Cuerpo Diplomático y Consular, se aplicará el contenido del Convenio de Viena de 1929:

- a) La valija diplomática es inviolable. No puede ser abierta ni retenida. Debe ir provista de signos exteriores visibles indicadores de su carácter.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- b) El correo diplomático portador de la valija, llevará consigo un documento oficial en el que conste su condición de tal y el número de piezas que constituyen la valija, comunicándolo a la compañía aérea. Goza de inviolabilidad personal y no puede ser objeto de ninguna forma de detención o arresto.
- c) En el caso de que se abriguen sospechas fundadas sobre el contenido de una valija diplomática, y aunque en ningún caso se pueda exigir que ésta sea abierta, sí puede denegarse su paso, salvo que la persona autorizada por la misión correspondiente permita una requisa suficiente para comprobar su contenido. Todo ello con previa notificación al Ministerio de Relaciones Exteriores.
- d) Los equipajes de mano y facturados del cuerpo diplomático, no son considerados como valija diplomática y deben cumplir todos los procedimientos de seguridad vigentes.

7.1.5 Autoridades y Altos Cargos Nacionales

Estarán exentas de la inspección Presidente y Vicepresidente del Estado Plurinacional de Bolivia.

Los miembros de escolta y seguridad, cumplirán lo dispuesto en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Programa de Seguridad del Explotador de transporte aéreo.

7.1.6 Jefes de Estado y Gobiernos Extranjeros

En aplicación del Convenio de Viena de 1961, se omitirá cualquier inspección a los Jefes de Estado o Gobierno extranjeros, incluyendo su séquito, acompañantes y personal de seguridad que los acompañen.

No obstante, cuando embarquen en un vuelo comercial deberán declarar al Explotador de transporte aéreo el armamento que portarán en bodega.

7.1.7 Personal Autorizado a Portar Armas

Se ajustará a lo dispuesto en la Ley N° 400 de Control de Armas, Fuego, Municiones, Explosivos y otros materiales relacionados.

7.1.8 Separación de los Pasajeros

- a) Los pasajeros en espera de embarcar y que hayan pasado los controles de seguridad de la aviación civil, no se mezclarán con los pasajeros de llegada.

Cuando no se haya podido separar físicamente a estos pasajeros, el objetivo de seguridad se cumplirá aplicando medidas supletorias.

- b) Los pasajeros en tránsito o que se transfieran a otro vuelo, en tanto permanezcan o circulen por una zona de seguridad restringida, no precisarán de nueva inspección o control, siempre y



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

cuando se tenga la certeza de que en el país de procedencia se toman medidas de inspección y control análogas a las del Estado Plurinacional de Bolivia.

- c) En caso de que se mezclaran pasajeros controlados con no controlados, se procederá en conformidad a los programas de seguridad del aeropuerto y del explotador de transporte aéreo.
- d) El explotador de transporte aéreo podrá permitir a los pasajeros en tránsito, permanecer en la aeronave, salvo que por razones técnicas o de seguridad deban desembarcar.

7.1.9 Pasajeros en Tránsito y Transbordo

7.1.9.1 El administrador de aeropuerto se asegurará que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo 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.

7.1.9.2 Los pasajeros en tránsito pueden permanecer en la aeronave, a menos que deban desembarcar por razones técnicas o porque la aeronave debe ser inspeccionada por personal de seguridad. Con respecto a las escalas en ruta en que algunos o todos los pasajeros permanecen a bordo, la tripulación de cabina debe asegurarse de que los pasajeros que desembarcan no dejan ningún equipaje o artículo a bordo. Dicho procedimiento, deber ser aplicado de conformidad a lo establecido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

7.2. CONTROL DE SEGURIDAD DEL EQUIPAJE DE MANO

El equipaje de mano de todos los pasajeros en espera de embarcar, será controlado antes de poder acceder a las zonas restringidas de seguridad o a bordo de una aeronave. El equipaje de mano se controlará conforme a lo siguiente:

- a) Se pasará por un equipo de rayos X, haciéndose además de forma continua y aleatoria un registro manual del equipaje, conforme a la evaluación de riesgos.
- b) Se hará un registro manual completo del contenido de cada bolso o maleta cuando se den circunstancias sospechosas.

Si un pasajero trata de introducir sin autorización, en la zona de seguridad restringida un arma y/o explosivo, será sometido al procedimiento legal por personal de la Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

Artículos prohibidos por la normativa de seguridad, serán retenidos conforme señala el presente programa en el **ANEXO 2**.

La información específica respecto al registro manual, deberá figurar en cada Programa de Seguridad de Aeropuerto, con especificación de los procedimientos y responsabilidades.

El transporte de animales vivos como equipaje de mano está autorizado.

7.3. TRANSPORTE DE ARMAS

7.3.1. Tenencia Autorizada de Armas en la Cabina de Pasajeros

En el Estado Plurinacional de Bolivia, no está permitida la tenencia de armas de fuego en la cabina de pasajeros destinadas a la aviación civil comercial.

En el caso de los escoltas del Presidente y Vicepresidente del Estado Plurinacional de Bolivia, se autoriza la tenencia de armas de fuego a bordo de las aeronaves en cumplimiento de su deber y función específica asignada y se le permitirá de acuerdo a la norma legal en vigencia con consentimiento previo del Explotador de aeronaves.

El explotador de aeronaves se asegurará que se informe al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.

La vulneración a las disposiciones anteriores, dará lugar a que el explotador de transporte aéreo pueda negar el embarque del pasajero y/o el transporte de armas y municiones

7.3.2. Transporte autorizado de armas de fuego y objetos potencialmente ofensivos, en lugares no accesibles en vuelo

El transporte de armas en otros casos estará permitido solamente cuando la Policía Boliviana haya determinado que no están cargadas, en su caso, y aun así, solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

Las armas de cualquier categoría y los objetos que se considere que puedan ser utilizados como instrumentos ofensivos, deben ser transportados en régimen de equipaje facturado.

Los explotadores de aeronaves, podrán transportar armas de fuego en lugares fuera de la cabina de pasajeros cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Si se comprueba la autorización para portar armas de fuego por parte de los organismos de seguridad del Estado y se cumplen los requisitos administrativos para su documentación.
- b) Si el arma no está cargada y está en un contenedor precintado, inaccesible a las personas mientras la aeronave está en vuelo.
- c) La Policía Boliviana es la entidad autorizada, cualificada, capacitada y autorizada para la manipulación de armas para confirmar si se encuentran descargadas



7.3.3 Solicitudes de otros Estados para permitir personal armado en sus aeronaves

Se considerará las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto.

7.3.4 Oficiales de Seguridad de a Bordo

En el Estado Plurinacional de Bolivia no se emplean oficiales de seguridad de a bordo en a aeronaves con matrícula boliviano.

7.4. EQUIPAJE DE BODEGA

El Estado Plurinacional de Bolivia asegurará que los explotadores de aeronaves, transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con la normativa vigente y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el explotador de aeronaves. El transporte de equipaje de bodega debe cumplir con estos criterios y estar autorizado para ser transportado por el explotador de aeronave.

- (a) El administrador de aeropuerto, debe realizar la inspección del equipaje de bodega, después de la presentación en mostradores de los explotadores aéreos, que vaya a ingresar a la zona de seguridad restringida o embarcarse en una aeronave. La inspección del equipaje de bodega debe realizarse 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 y gestión de riesgo.
- (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.

- (g) 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 antes de ser facturado.
- (h) 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.
- (i) 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.
- (j) 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.
- (k) 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.
- (l) 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.

7.4.1. Cotejo de los Pasajeros con el Equipaje

El explotador de transporte aéreo se asegurará que el equipaje facturado de un pasajero no se transporte a bordo de una aeronave a menos que el pasajero esté a bordo, o que el equipaje haya sido sometido a otras medidas adicionales de control de seguridad después de confirmar que el pasajero no está a bordo.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

Se aplicarán procedimientos especiales, para asegurarse de que en caso de que haya pasajeros que desembarquen en una escala anterior a su destino final, su equipaje facturado se descargue de la aeronave.

7.4.2. Equipaje Facturado en Tránsito

El equipaje facturado de los pasajeros en tránsito será revisado y custodiado de la misma manera que el equipaje facturado de los pasajeros de origen. El explotador de transporte aéreo se asegurará que dicho equipaje sea transportado una vez que se confirme que el correspondiente pasajero ha subido a bordo de la aeronave.

7.4.3. Almacenamiento de Equipaje no Reclamado o Extraviado

En todos los aeropuertos se crearán zonas de almacenamiento seguras en las que se conservará el equipaje hasta que se expida con reclamo o se disponga del mismo, de acuerdo al procedimiento establecido en el programa de seguridad del aeropuerto.

7.4.4. Manifiesto del Equipaje

Cada pieza del equipaje de bodega despachado para un vuelo debe estar registrado y enumerado en un manifiesto de equipaje de bodega que debe comprender varios documentos, tales como una lista anotada de equipaje de transbordo, manifiesto de equipaje entregado en la puerta de embarque, manifiesto de equipaje de la tripulación y manifiesto de equipaje no acompañado. El manifiesto de equipaje de bodega debe identificar claramente las marcas externas relacionadas con el equipaje de bodega acompañado y no acompañado.

7.4.5. Protección del Equipaje de Bodega

El explotador de transporte aéreo, establecerá el procedimiento correspondiente en su programa de seguridad de la Aviación Civil.

El acceso a la preparación del equipaje y a las áreas de almacenaje estará limitado al personal que disponga de la autorización para acceder a esa área. Este personal incluirá a aquellas personas que están implicadas en carga, descarga y protección del equipaje de bodega y a personas autorizadas para acceder a la preparación del equipaje o zonas de almacenaje.



7.5. SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA, ENCOMIENDAS DE MENSAJERÍA, PAQUETE EXPRESO Y CORREO

Los explotadores u Operadores de aeropuerto, facilitarán las instalaciones apropiadas para el manejo de carga, correo y otros artículos a transportarse en aeronaves, de manera que proporcionen suficiente seguridad para impedir la introducción de armas, explosivos, sustancias u otros artefactos peligrosos, a la parte aeronáutica, zonas de seguridad restringidas y las aeronaves.

Los responsables de la Seguridad de la Carga Aérea, Encomiendas de Mensajería, Paquete Expreso y Correo, deben contar con procedimientos, equipamiento y personal de seguridad AVSEC suficiente.

7.5.1. Responsabilidades para el Transporte de Carga y Correo

En el Estado Plurinacional de Bolivia los únicos responsables de la seguridad para el transporte de la carga y el correo, son los explotadores de aeronaves debiendo cumplir lo siguiente:

- a) Elaborar y aplicar procedimientos y medidas incluidas en su Programa de Seguridad, para satisfacer los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana correspondiente.
- b) Establecer una estructura organizativa destinada a la aplicación de medidas de seguridad para impedir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita por intermedio de las operaciones de carga y correo aéreo.
- c) Facilitar los procesos de auditoría e inspección a la Autoridad Competente, a fin de cumplir con los requisitos exigidos en la normativa nacional e internacional en la implementación de los procesos de seguridad.
- d) Realizar la inspección y/o requisita previa a su embarque, de todo envío de Carga, encomiendas de Mensajería y Paquete Expreso.
- e) Asegurar que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.
- f) Asegurar que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.
- g) Asegurar que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.
- h) Asegurará que la carga y el correo que hayan sido confirmados y verificados hayan recibido una declaración de seguridad, ya sea en formato electrónico o por escrito, que acompañe a la carga y el correo a lo largo de toda la cadena de suministro segura.



- i) Asegurará que la carga y el correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en su territorio. Estos controles corresponderán a:
- (1) Disponga de una declaración de seguridad impresa o formato electrónico que acompañe el envío.
 - (2) Se proteja el envío contra interferencia no autorizada,
 - (3) No presente evidencias de alteraciones o violaciones.
- j) Asegurará de que, cuando se realice inspección de carga y correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío.

7.5.2. Controles de seguridad en Carga, Encomiendas de Mensajería, Paquetes Expreso y Correo en Tránsito y en Transbordo

La carga, mensajería, paquetes exprés y Correo en tránsito o transbordo que ha llegado al aeropuerto por vía aérea, no será sometida a inspección y/o requisita si en el aeropuerto donde se realiza el tránsito o transbordo está protegida contra actos de interferencia ilícita. Sin embargo, el explotador de aeronaves podrá realizar inspecciones aleatorias de esta carga, siempre y cuando se garantice que la salida se efectuará en el mismo vuelo en que lo hubiera hecho de no haberse realizado dichas inspecciones.

La carga, mensajería, paquetes exprés y Correo en transbordo que no ha llegado al aeropuerto por vía aérea, que procede de fuera de Bolivia y que no ha sido sometida a medidas de seguridad en el punto de origen, o a lo largo de la ruta que ha realizado, será sometida a las medidas de seguridad establecidas anteriormente, y protegida contra actos de interferencia ilícita desde el momento de su llegada, hasta su partida.

7.5.3. Mantenimiento de la Esterilidad

Una vez aplicados los controles de seguridad, deberá mantenerse la esterilidad del cargamento hasta el momento de su embarque en la aeronave y hasta que ésta despegue.

La responsabilidad del mantenimiento de la esterilidad y seguridad de la carga y correo, es del explotador aéreo como agente acreditado.

7.5.4. Prioridad de Controles de Seguridad

Debido a la naturaleza especial de algunos tipos de carga se permiten exenciones a la inspección de las siguientes:

- a) Carga de valor elevado
- b) Animales vivos como ganado o mascotas
- c) Vacunas y otros artículos médicos precederos



- d) Elementos esenciales para mantener en vida tales como sangre, productos sanguíneos, médula ósea y órganos humanos para trasplante
- e) Restos humanos y el embalaje necesario
- f) Materiales nucleares especiales

Las categorías de carga mencionadas pueden ser exceptuadas de inspección siempre que:

- a) Estén claramente declaradas como tales en los documentos de envío
- b) Sean físicamente verificadas para detectar cualquier signo de manipulación indebida
- c) Estén sujetas a verificación de documentos y verificación directa
- d) Estén continuamente protegidas respecto a manipulación indebida

7.6 PROVISIONES, MERCANCÍAS, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTO DE AERONAVE

- a) Bajo este concepto se entenderán los envíos internos de correspondencia y de material, como por ejemplo documentación, provisiones, piezas de mantenimiento, suministros de restauración y limpieza, además de otros artículos, que han de entregarse a su propia organización o a un organismo contratado, para ser utilizados en operaciones del propio explotador de aeronave.
- b) El aprovisionamiento de provisiones, mercancías, suministros y piezas de repuesto de aeronave, que hayan de ser transportados en una aeronave de pasajeros estarán sujetos a controles apropiados de seguridad y desde ahí protegidos hasta ser cargados en unas aeronaves.

7.6.1 Controles de Seguridad del Correo Interno y Material

Los explotadores de transporte aéreo incluirán en sus respectivos programas de seguridad, y aplicaran procedimientos y controles de seguridad apropiados para impedir la introducción de armas, explosivos, sustancias controladas y otros artefactos peligrosos en las provisiones de a bordo y los suministros que deban transportarse en vuelos de pasajeros y/o carga.

Todo cargamento de correo ("co-mail") o de material de la línea aérea ("co-mat") estará sujeto a las siguientes medidas:

- a) Será controlado y sometido a inspección de seguridad, para garantizar que no se introduce ningún artículo prohibido.
- b) No se dejará sin vigilancia dicho cargamento antes de ser embarcado en la aeronave.

El explotador de transporte aéreo supervisará que cualquier envío "co-mail o "co-mat" realizado en nombre de la compañía por una organización contratada como proveedores de servicios, se examine antes de ser embarcado en la aeronave.



7.6.2 Provisiones, Mercancías y Suministros del Explotador de transporte aéreo.

7.6.2.1 Empresas de servicios de aprovisionamiento a bordo

- (1) Sea que ejecuten sus operaciones en el aeródromo o fuera del mismo, deben elaborar y aplicar un programa de seguridad aprobado por la DGAC con procedimientos y medidas de seguridad apropiadas para impedir el acceso no autorizado en sus instalaciones, evitar que se introduzcan armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones de a bordo y en los suministros que deban transportarse en vuelos de pasajeros.
- (2) Las empresas de aprovisionamiento de a bordo establecidas fuera del aeropuerto se apliquen controles de seguridad apropiados necesarios para que las provisiones de a bordo sean protegidas del acceso no autorizado mientras estén en camino desde las instalaciones de dicho servicio hasta el aeropuerto y la aeronave.
- (3) Las empresas de aprovisionamiento de a bordo deberán implementar sellos de seguridad en los vehículos que transporten el aprovisionamiento a bordo, los que serán controlados por personal de seguridad aeroportuaria en el Puesto de Control de Acceso del aeropuerto, previo a su ingreso a la parte aeronáutica, los que serán posteriormente verificados y retirados por el operador aéreo para el proceso de embarque a la aeronave.
- (4) En cualquiera de las etapas que se consideren necesaria dentro el aprovisionamiento a las aeronaves, personal AVSEC de la línea aérea en coordinación con FELCN deberán realizar los controles necesarios de conformidad a la normativa vigente.
- (5) Las empresas de provisiones de suministros, asegurarán 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.

7.6.2.2 Controles de Seguridad a Proveedores.

Los proveedores de productos de restauración y de provisiones del explotador de aeronaves observarán las siguientes medidas de seguridad:

- a) Las compañías de servicio de restauración y aprovisionamiento de abordaje deben contar con sus respectivos programas de seguridad aprobados por la Autoridad Competente, aplicarán procedimientos y controles de seguridad apropiados para impedir el acceso no autorizado en sus instalaciones de artículos y sustancias prohibidas.
- b) Se designará un responsable de seguridad encargado de aplicar y supervisar la seguridad en la empresa.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

- c) Se exigirá un alto nivel de fiabilidad en la contratación del personal comprobándose los antecedentes de todo el personal que tenga acceso a las zonas restringidas de seguridad.
- d) La empresa impedirá el acceso sin autorización a sus instalaciones y a sus suministros.
- e) Si la empresa está ubicada fuera del aeropuerto, todos los suministros se transportarán hasta la aeronave en vehículos cerrados con llave o sellados.
- f) La elaboración y la manipulación de las provisiones y de los productos de restauración las efectuará personal seleccionado y formado adecuadamente.

El explotador de transporte aéreo supervisará que las provisiones y los productos de restauración de una empresa que no se hayan sometido a las medidas de seguridad enumeradas anteriormente no se embarquen en una aeronave, para lo que la empresa deberá, presentar una declaración de seguridad.

7.6.2.3 Proveedores de Servicios.

El explotador de aeronave debe coordinar y verificar que los proveedores de servicios, cumplan las partes correspondientes de su programa de seguridad.

- Provisiones
- Combustible
- Servicios de Rampa
- Limpieza

7.7 AVIACIÓN GENERAL

7.7.1 Controles de Seguridad

La aviación general cumplirá con normas de seguridad establecidas en el presente Programa Nacional y el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

7.7.2 Separación de Aeronaves

Las aeronaves de aviación general no deberán estacionarse en la proximidad de las aeronaves utilizadas para vuelos comerciales.



CAPITULO 8

EQUIPO DE SEGURIDAD

Corresponde a cada administrador de aeropuerto la adquisición, la calibración y mantenimiento de los equipos de seguridad destinados a garantizar la aplicación de las medidas de seguridad para prevenir la comisión de delitos, faltas y contravenciones y actos de interferencia ilícita en el aeropuerto.

Los equipos con los que mínimamente debe contar un aeropuerto son los siguientes:

- a) Rayos X, de equipaje de mano
- b) Rayos X, de equipaje facturado
- c) Rayos X, de carga, correo, paquetería
- d) Arcos Detectores de Metal
- e) Detectores Portátiles de Metal
- f) Circuito Cerrado de Televisión
- g) Equipos de comunicación
- h) Sistemas de control de acceso automático
- i) Sistemas de seguridad para el perímetro

En el caso de que organismos de seguridad del Estado, explotador de transporte aéreo, aduana, correos, los agentes acreditados y otras empresas, adquieran equipos para el desarrollo de actividades de seguridad de la aviación civil, deberán ajustarse a los principios y criterios establecidos por la Autoridad Competente cumpliendo la regulación vigente.

El Estado Plurinacional de Bolivia utilizará equipos de seguridad, cuando corresponda, en la medida en que sea practicable desde el punto de vista operacional, técnico y financiero, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil.

8.1. ADQUISICIÓN.

La adquisición de equipos para su utilización en los aeropuertos no tendrá una antigüedad mayor a los diez (15) años.

8.2. NORMAS DE UTILIZACIÓN Y MANTENIMIENTO.

El poseedor de los equipos estará obligado a establecer un programa de instrucción, mantenimiento y soporte logístico, con el fin de asegurarse de que los equipos de seguridad se encuentren permanentemente operables. No se realizará ninguna modificación, ni siquiera de mantenimiento o reparación, que no sea autorizada en conformidad con la normativa legal vigente.

	<p>PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>	<p>UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>
---	---	--

8.3. NORMAS DE 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.

8.4. REQUISITOS RECOMENDADOS EN MATERIA DE RENDIMIENTO.

Todos los equipos que generen radiación deben estar bajo supervisión del Instituto Boliviano de Tecnología Nuclear (IBTEN) para su aprobación por la Autoridad Competente.



CAPITULO 9

PERSONAL

9.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN.

- a) El Administrador de Aeropuerto, Explotadores de Aeronaves, Empresas de Aprovisionamiento y la Autoridad Competente, asegurarán que las personas que aplican los controles de seguridad hayan sido objeto de verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección.
- b) Para desempeñar funciones en el área de la seguridad de la aviación civil, en las distintas funciones o cargos (considerados en el PNISAC), los postulantes deben cumplir con los requisitos establecidos en el PNISAC y el Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil - Aeropuerto RAB 107; Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil - Explotador de Aeronaves RAB 108, Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil - Carga y Correo, RAB 109 Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil - Carga, Correo y Suministros.

9.2. INSTRUCCIÓN.

- a) Corresponde a la Autoridad competente, desarrollar el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, en el que se establecerán las políticas, principios y lineamientos en materia de capacitación de seguridad de la aviación civil, dirigidos a: Administrador de Aeropuerto y Explotador de aeronaves.
- b) El personal seleccionado para desempeñar funciones de seguridad de la aviación, debe recibir y aprobar el adiestramiento teórico, práctico y de entrenamiento en el trabajo, de acuerdo a lo establecido en el programa de instrucción del Administrador de Aeropuerto y del explotador de transporte aéreo bajo supervisión y aprobación de la Autoridad Competente.
- c) El personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, deben recibir instrucción periódica de concientización en seguridad de la aviación civil.
- d) Posterior a doce (12) meses del curso inicial, deberá recibir capacitación recurrente en materia de seguridad de la aviación civil, orientada a su permanente actualización.

9.2.1. Programas de Instrucción en Materia de Seguridad.

Todo explotador de aeronave, administrador de aeropuerto, agentes acreditados, deberán elaborar, mantener y aplicar un programa de instrucción en materia de seguridad de la aviación civil para su



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

personal. Antes de su implementación, se someterá cada programa de instrucción a su evaluación y aprobación por parte de la Autoridad competente.

9.2.2. Certificación del Personal de Seguridad.

- (1) El Estado Plurinacional de Bolivia, asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de certificación de conformidad con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.
- (2) El personal que realice cualquier actividad sobre seguridad de la aviación civil en las operaciones de aviación civil dependientes de los administrador de aeropuertos y de los explotadores de aeronaves en el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, deberán obtener la correspondiente certificación por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de acuerdo al procedimiento de certificación del personal de Seguridad establecidos en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.

9.3 PROCEDIMIENTOS DE SELECCIÓN

(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 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).



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

INTENCIONALMENTE EN BLANCO



CAPITULO 10

GESTIÓN DE LA RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

10.1. GENERALIDADES.

Los Ministerios de Defensa, de Gobierno, Obras Públicas, Servicios y Vivienda, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Policía Boliviana, las Fuerzas Armadas, los explotador de transporte aéreo, los administrador de aeropuertos y los proveedores de servicios tienen la responsabilidad de preparar planes de contingencia, dar instrucciones al personal, instalar sistemas de comunicaciones e impartir instrucción, a fin de responder a actos de interferencia ilícita que ocurran en el Estado Plurinacional de Bolivia o lo afecten y que puedan menoscabar la Seguridad de la Aviación Civil en Bolivia.

Este procedimiento normalizado contará con difusión confidencial en lo relativo a actos de interferencia ilícita.

Dentro de lo posible y previa evaluación de la amenaza, por parte del Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil de Seguridad del Aeropuerto, se determinará el funcionamiento total o parcial del aeropuerto.

10.2. ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Son actos de interferencia ilícita, los actos o tentativas destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves
- Destrucción de una aeronave en servicio
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas, artefactos (o sustancias) peligrosos destinados con fines criminales.
- 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.
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, a la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en un recinto de una instalación de aviación civil.
- 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,

	<p align="center">PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>	<p align="center">UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>
---	--	---

funcionarios u organizaciones privadas o estatales, propias o ajenas a la actividad de aviación civil.

Ante un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil se adoptarán las medidas contenidas en el presente Programa de Seguridad, así como lo contenido en el Plan Nacional General de Contingencias contra Actos de Interferencia Ilícita.

- a) En el caso de apoderamiento ilícito de aeronaves el procedimiento estará establecido en el Plan Nacional General de Contingencias contra Actos de Interferencia Ilícita.
- b) En caso de aviso de explosivo, incluyendo cualquiera de las siguientes situaciones:
 - Aeronave en tierra.
 - Aeronave en vuelo.
 - Edificios e instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea.

Serán de aplicación las medidas de seguridad establecidas en el Plan Nacional General de Contingencias contra Actos de Interferencia Ilícita.

10.3. MEDIDAS INICIALES.

10.3.1 Los Servicios de Tránsito Aéreo, adoptará medidas, cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para protegerla, si todavía está en tierra, y para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido.

10.3.2 El Estado Plurinacional de Bolivia, asegurará, cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, establecer criterios de vigilancia y estacionamiento de la aeronave, en el caso de amenaza de bomba, realizar una inspección a la aeronave en busca de explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Se notificará previamente al explotador que se va a realizar la inspección.

El Centro de Operaciones de Emergencia notificará al explotador de aeronave, coordinará y designará a la Entidad responsable de inspeccionar la Aeronave.

Todos los organismos que reciban información de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un Acto de Interferencia Ilícita adoptarán las medidas de alerta que se indica en el Plan General de Contingencias.

El proceder que habrá de adoptarse, incluirá la difusión del mensaje a todos los interesados de conformidad con el correspondiente Plan de Contingencia, la evaluación del mensaje y un acuerdo sobre un plan de acción entre los interesados.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

La organización que reciba esa notificación es responsable de compilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente.

Una vez realizada la evaluación, se difundirá a los interesados las nuevas medidas que se adoptaran.

La composición del Centro de Operaciones de Emergencia (COE), estarán establecidas de acuerdo al Plan General de Contingencia del aeropuerto.

10.4 CONTROL Y MANDO

Cuando se reciba la notificación de que un acto de interferencia ilícita está afectando un aeropuerto o una aeronave en vuelo, el Administrador de Aeropuerto activará el CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (C.O.E), el que su vez alertará al Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - CONASEG, si el suceso lo justifica, a fin de adoptar las medidas de Contingencia a nivel Nacional.

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

La responsabilidad del mando ejecutivo y toma de decisiones a nivel nacional de respuesta a un acto de interferencia ilícita en tierra, corresponde al Presidente del Estado Plurinacional de Bolivia a través del Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - CONASEG. En el lugar del incidente las medidas iniciales al Centro de Operaciones de Emergencia (COE) hasta su traslado al Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - CONASEG del que será su asesor, y mantendrá enlace directo y seguro.

El mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita es responsabilidad de los Organismos de Seguridad del Estado.

Con relación a un acto de interferencia ilícita respecto a una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta y toma de decisiones estará a cargo del Presidente del Estado Plurinacional de Bolivia, a través de los servicios de tránsito aéreo mientras la aeronave está durante el vuelo, hasta que ésta se detiene en la posición aislada luego del aterrizaje, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje para decolar, hasta que la misma abandona el espacio aéreo de Bolivia.

10.5 COMUNICACIONES A OTROS ESTADOS U ORGANIZACIONES.

10.5.1 El servicio ATC (Control de Tránsito Aéreo), recabará toda la información pertinente y comunicará lo más antes posible los hechos aportando toda la información a todas aquellas dependencias de control de otros FIR, tanto nacionales como extranjeros, que puedan verse



afectadas por las consecuencias derivadas del sobrevuelo en el espacio aéreo de su responsabilidad por la aeronave intervenida.

10.5.2 Para la notificación de actos de interferencia ilícita a otros Estados, el Estado Boliviano se compromete a enviar toda la información sobre cualquier acto de interferencia ilícita a la OACI. La remisión de informes y las notificaciones a otros Estados, estarán acorde al Doc. 8973 de la OACI.

10.5.3 El Estado Plurinacional de Bolivia, a través de la DGAC, si fuera afectado por un acto de interferencia ilícita proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso.

10.5.4 El Estado Plurinacional de Bolivia, en la medida de lo posible cooperará con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Al tomar medidas en su territorio para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, cada Estado contratante debería utilizar, según corresponda, la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.

10.5.5 En la medida de lo posible, El Estado Plurinacional de Bolivia intercambiará con otros Estados contratantes la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y, al mismo tiempo, proporcionará esa información a la OACI.

10.6 POSTERIOR A UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

La Dirección General de Aeronáutica Civil después de que el Estado Plurinacional de Bolivia, haya sido afectado por un acto de interferencia ilícita, reevaluará los controles y procedimientos de seguridad y oportunamente solicitará se adopten las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos. Se informará a la OACI acerca de tales medidas

10.7 OBJETOS SOSPECHOSOS, ARTEFACTOS EXPLOSIVOS SOSPECHOSOS U OTROS PELIGROS POTENCIALES EN LOS AEROPUERTOS

La Policía Boliviana asegurará disposiciones para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos sospechosos, artefactos explosivos sospechosos u otros peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos.

10.8 PERSONAL ANTE UN ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

Los Ministerios de Defensa, de Gobierno, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Policía Boliviana, las Fuerzas Armadas, los explotador de aeronaves y los administradores de aeropuertos tienen la responsabilidad, de asegurar que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.



10.9 RESPUESTA ANTE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

10.9.1 El Estado Plurinacional de Bolivia, adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra, hasta que puedan continuar su viaje, establecidas en el Plan Nacional de Contingencia. Se adoptarán métodos de protección de la aeronave para prevenir el acceso no autorizado

10.9.2 El servicio ATC (Control de Tránsito Aéreo), como encargado de prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

10.9.3 El servicio ATC (Control de Tránsito Aéreo), proporcionará asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.

10.9.4 El servicio ATC (Control de Tránsito Aéreo), adoptará las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. El Estado Plurinacional de Bolivia estudiará y considerará las consultas, cuando sea posible, entre el Estado del explotador de la aeronave y los Estados de destino supuesto o declarado.

10.9.5 Si en el Estado Plurinacional de Bolivia, aterriza una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita el servicio ATC (Control de Tránsito Aéreo), notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga a:

- a) ambos Estados mencionados;
- b) cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;
- c) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
- d) cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y
- e) la Organización de Aviación Civil Internacional.

10.9.6 El servicio ATC (Control de Tránsito Aéreo), adoptará las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en el



PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL

UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL

Estado Plurinacional de Bolivia, se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. El Estado Plurinacional de Bolivia reconoce la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave y el Estado del explotador de esta última y de la notificación del Estado de donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado.

10.10 PROCEDIMIENTOS PARA VERIFICAR LA EFICIENCIA DE LOS PLANES DE CONTINGENCIA

Con el fin de mantener la eficiencia y eficacia del Programa Nacional de Contingencia, los explotadores de aeronaves, los organismos de seguridad del Estado y los involucrados del aeropuerto, deberán establecer una programación anual de ejecución de ejercicios de seguridad, en coordinación con el administrador de aeropuerto.

10.10.1 INFORME FINAL DEL EJERCICIO DE SEGURIDAD

La Dirección General de Aeronáutica Civil, evaluará los ejercicios de seguridad, los resultados estarán detallados en un informe, conforme al siguiente modelo.

FECHA:

ANTECEDENTES DEL EJERCICIO.

(Especifique los objetivos del ejercicio, la fecha, el tipo de ejercicio realizado y la descripción del acto de interferencia ilícita simulada y las organizaciones internas que participaron).

OBSERVACIONES EVIDENCIADAS

A.- FORTALEZAS:	
1)	
2)	
3)	
4)	
5)	
6)	
B.- DEBILIDADES:	
1)	
2)	
3)	

	PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
---	--	---

4)	
5)	
6)	

CONCLUSION GENERAL DEL EJERCICIO.

(Consigne una conclusión general de los resultados evidenciados)

PLAN DE ACCIONES CORRECTIVAS.

(Señale cronológicamente la priorización de las acciones recomendadas)

.....
*Nombre y firma del Responsable
de la Institución/Empresa*

.....
Nombre y firma del Inspector a cargo de la Inspección

10.10.2 CENTRO DE GESTIÓN DE CRISIS

El administrador de aeropuerto prevé la activación de un Centro de Gestión de Crisis que abarcará llamadas telefónicas o comunicaciones por cualquier vía, establecimiento de un centro de servicios para la familia en el lugar del incidente o accidente, la notificación a las familias por personal capacitado, la alimentación, transporte y alojamiento de los equipos de trabajo, apoyo a los familiares en trámites de migración y procedimientos aduaneros y enlace con los agentes diplomáticos y consulares si las víctimas fueran extranjeras y, a pedido de las familias, proveerles la ubicación más cercana al accidente.

10.10.3 APOYO DE ESPECIALISTAS.

El Estado Plurinacional de Bolivia asegurará que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil. Se solicitará a los Organismos de Seguridad del Estado para dar respuesta a un acto de interferencia ilícita y utilizar cuando sea necesario el personal especialista:

- a) Negociadores de rehenes;
- b) Intérpretes;
- c) Equipos de intervención armada; y
- d) Personal de expertos en explosivos y otras especialidades.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

10.10.4 TIEMPOS MÍNIMOS DE RESPUESTA

Para el manejo de crisis de situación de incidente relacionada con la seguridad de la aviación civil, que pudiera ocurrir en el aeropuerto, el tiempo mínimo desde la notificación hasta la respuesta inicial no deberá exceder los 10 minutos aproximadamente.

10.10.5 NOTIFICACIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA A LOS ESTADOS.

El Estado Plurinacional de Bolivia, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en cuyo territorio haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga a:

- a) ambos Estados mencionados;
- b) cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;
- c) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
- d) cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y
- e) la Organización de Aviación Civil Internacional.

10.10.6 CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

El Administrador de Aeropuerto es responsable de proveer recursos adecuados para apoyar la implementación del Plan de Contingencia del Aeropuerto, proveyendo:

- a) Un centro de gestión de crisis adecuadamente equipado
- b) Un área designada para la eliminación de explosivos o para el equipo de contención
- c) Punto Zulu designada



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

CAPITULO 11

CONTROL DE CALIDAD Y CUALIFICACIONES

11.1. CONTROL DE CALIDAD Y CUALIFICACIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.

Para garantizar el cumplimiento de las medidas establecidas en el presente Programa Nacional de Seguridad, la Autoridad competente dispondrá de un Programa Nacional de Control de Calidad, para la Fiscalización del Sistema de Seguridad de la Aviación Civil.

El objetivo es el establecimiento de criterios y procedimientos para la realización de Auditorías, Inspecciones, Pruebas, Estudios y Ejercicios destinados a verificar el cumplimiento y eficiencia del Programa Nacional de Seguridad y sus Apéndices, a fin de procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.

Corresponderá a los Organismos de Seguridad del Estado, administrador de aeropuertos, explotadores aéreos, agentes acreditados y proveedores de servicios, elaborar y aplicar los programas de control de calidad internos de seguridad de la aviación civil, bajo los lineamientos dictados por la Autoridad Competente, con el propósito de garantizar la eficacia y eficiencia de sus operaciones de seguridad de la aviación civil.

A través de éstas Auditorías, Inspecciones, Pruebas, Estudios y Ejercicios se pondrán de manifiesto las posibles deficiencias de seguridad, al objeto de que se adopten medidas correctoras adecuadas que mitiguen los riesgos de interferencia ilícita.

La Autoridad Competente:

- a) Asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad esté capacitado para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- b) Asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad tenga la autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas;
- c) Complementará el programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil con un sistema confidencial de presentación de informes para analizar la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, etc.; y
- d) Establecerá un proceso para registrar y analizar los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del programa nacional de seguridad de la aviación civil, incluida la identificación de las causas y los tipos de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida.

	<p align="center">PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>	<p align="center">UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL</p>
---	--	---

11.2 PROVEEDORES EXTERNOS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

El Estado Plurinacional de Bolivia, se cerciorará de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad.



CAPITULO 12

AJUSTE DEL PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y DE LOS PLANES DE CONTINGENCIA

12.1. GENERALIDADES.

12.1.1 Basándose en el nivel de amenaza y tomando en cuenta la situación internacional, el Estado Plurinacional de Bolivia a través de la Autoridad Competente podrá ajustar los elementos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como de cualquier otra regulación, programa, manuales y procedimientos relacionados con las actividades de seguridad de la aviación civil.

12.1.2 El Estado Plurinacional de Bolivia, asegurará que se preparen planes de contingencia, los planes de contingencia se verificarán con regularidad.

12.2. RESPONSABILIDADES.

12.2.1 Los Organismos de seguridad del Estado, explotador de transporte aéreo, el administrador de aeropuerto, agentes acreditados y concesionarios deberán dar estricto cumplimiento a los ajustes dispuestos por la Autoridad Competente..

12.2.2 Se otorgará carácter de confidencialidad de la información relativa a la amenaza y al procedimiento de búsqueda de dicha información.

12.2.3 Todos los Involucrados, deben asegurar que se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

12.3. LA AMENAZA.

De acuerdo a la situación que atraviesa la aviación civil en el Estado Plurinacional de Bolivia, se detectan como las principales amenazas a la Seguridad de la Aviación Civil las siguientes (*lista no excluyente*):

- Actividad de narcotráfico
- Intrusión al aeropuerto y a la aeronave
- Disturbios civiles
- Amenazas de bomba
- Contrabando
- Movimiento migratorio ilegal
- Tráfico de armas
- Hurto de equipaje de mano, facturado, carga y correo.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

En consecuencia de lo señalado en el apartado anterior, a fin de asegurar la eficacia del Programa Nacional de Seguridad, se evaluará constantemente el grado de amenaza que existe dentro del territorio boliviano, tanto en su aspecto interno como en el ámbito de su influencia geopolítica, así como la situación internacional para ajustar aquellos aspectos necesarios del Programa Nacional de Seguridad de la aviación civil y del correspondiente Plan Nacional General de Contingencias contra actos de Interferencia Ilícita.

Será responsabilidad del administrador de aeropuerto la coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado para la aplicación de medidas inmediatas en casos de contingencia.

Cuando exista una amenaza concreta, se aplicarán medidas de seguridad adicionales, según la naturaleza de la amenaza.

12.4. ANÁLISIS DE INCIDENTES.

Una vez producido el incidente se realizará un examen y análisis de cómo se ha producido, este determinará la eficacia de los procedimientos contenidos en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Programa de Seguridad del Aeropuerto, en caso de ser insuficientes o inexistentes se aplicarán los procedimientos correctivos.



**PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**UNIDAD DE SEGURIDAD DE
LA AVIACIÓN CIVIL**

CAPITULO 13

MEDIDAS RELATIVAS AL CIBERTERRORISMO

13.1 GENERALIDADES.

- (a) El Estado Plurinacional de Bolivia, tratará en la medida de lo posible de que se elaboren medidas apropiadas, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes, para proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones y de los datos críticos empleados para los fines de aviación civil, contra interferencias que pudieran poner en peligro la seguridad operacional de la aviación civil.
- (b) El Estado Plurinacional de Bolivia, tratará en la medidas de lo posibles alentar a las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a identificar los sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones y los datos que revisten carácter crítico y las amenazas y vulnerabilidades que los afectan, y a diseñar y aplicar medidas de protección que incluyan, entre otras, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministro, separación de redes y control del acceso remoto, según corresponda.