

RAB 107

Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil – Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo

Cuarta edición, Enmienda 4, R.A. N° 338 de 25/10/2021

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 1 de noviembre de 2021, todas las enmiendas anteriores del RAB 107.

RAB 107

Registro de enmiendas a la RAB 107

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

RAB 107
Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil – Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo

Detalle de enmiendas a la RAB 107			
Enmienda	Origen	Temas	Aplicable
Original (Primera Edición)	Enmienda 10 del Anexo 17 Seguridad	Introducción de definiciones y nuevas disposiciones relacionadas con la aplicabilidad del Anexo 17, la cooperación internacional relacionada con la información sobre amenazas, la autoridad competente, el Comité nacional de seguridad de la aviación, el control nacional de la calidad, el control del acceso, los pasajeros y sus equipajes de mano y de bodega.	01/08/2004
2 (Segunda Edición)	Enmienda 14 del Anexo 17 Seguridad	Se incluye una definición de imprevisibilidad en relación con la aplicación de medidas de seguridad, seguridad en la parte pública, instrucción de concientización en seguridad de la aviación, supervisión de los proveedores externos de servicios de seguridad.	15/01/2016
3 (Tercera Edición)	Enmienda 15 del Anexo 17 Seguridad	Se incluye una definición de imprevisibilidad en relación con la aplicación de medidas de seguridad. También incluye disposiciones nuevas y revisadas sobre seguridad de la parte pública.	31/10/2017
4 (Cuarta Edición)	Enmienda 17 del Anexo 17 Seguridad	Se incluye una referencia a los conjuntos de material didáctico de seguridad de la aviación. También incorpora disposiciones nuevas y revisadas sobre intercambio de información, medidas relativas a los pasajeros y el equipaje de mano, medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos, y ciberamenazas. Definiciones revisadas; también incluye disposiciones nuevas y revisadas sobre evaluaciones de vulnerabilidad, intercambio de información entre partes interesadas, programas de instrucción y sistemas de certificación, control del acceso e inspección del personal.	01/11/2021

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

RAB 107
Reglamento sobre Seguridad de la Aviación Civil – Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo

Lista de páginas efectivas de la RAB 107			
Detalle	Páginas	Enmienda	Fecha de aplicación
Capítulo A: Generalidades	107-A-1 a 107-A-8	4	01/11/2021
Capítulo B: Autoridad en Seguridad de la Aviación Civil	107-B-1	4	01/11/2021
Capítulo C: Programa de Seguridad	107-C-1 a 107-C-4	4	01/11/2021
Capítulo D: Responsabilidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil	107-D-1	4	01/11/2021
Capítulo E: Medidas preventivas de Seguridad	107-E-1 a 107-E-22	4	01/11/2021
Capítulo F: Medidas preventivas de Seguridad de la Aviación Civil para la carga aérea y correo	107-F-1 a 107-F-4	4	01/11/2021
Capítulo G: Equipamiento de Seguridad de la Aviación Civil	107-G-1 a 107-G-4	4	01/11/2021
Capítulo H: Clasificación, competencias y parámetros de trabajo para el personal de Seguridad de la Aviación Civil	107-H-1 a 107-H-7	4	01/11/2021
Capítulo I: Contratación, Instrucción, Certificación y Re-certificación del personal de Seguridad de la Aviación Civil, causales para la suspensión o pérdida de Certificación, Control y Fiscalización.	107-I-1 a 107-I-8	4	01/11/2021
Capítulo J: Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación Civil	107-J-1 a 107-J-5	4	01/11/2021
Capítulo K: Control de calidad de la Seguridad de la Aviación Civil	107-K-1 a 107-K-2	4	01/11/2021
Capítulo L: Notificación de incidentes	107-L-1	4	01/11/2021
Capítulo M: Acuerdos y procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil para áreas exclusivas	107-M-1 a 107-M-2	4	01/11/2021
Capítulo N: Amenazas y gestión de riesgos de la Seguridad de la Aviación Civil	107-N-1	4	01/11/2021
Capítulo O: Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - CONASEG y Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación Civil - COASEG	107-O-1	4	01/11/2021

Capítulo P: Respuesta a situaciones de contingencia	107-P-1 a 107-P-3	4	01/11/2021
Capítulo Q: Incumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107	107-Q-1	4	01/11/2021
Apéndice A CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS	107-APA-1 a 107-APA-23	4	01/11/2021
Apéndice B LETREROS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	107-APB-1 a 107-APB-3	4	01/11/2021
Apéndice C FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE	107-APC-1 a 107-APC-2	4	01/11/2021
Apéndice D ELEMENTOS EXPLOSIVOS, MATERIALES PELIGROSOS, INCENDIARIOS O DISPOSITIVOS DESTRUCTIVOS	107-APD-1 a 107-APD-5	4	01/11/2021
Apéndice E PROCEDIMIENTO PARA EL TRANSPORTE DE ARMAS DE FUEGO	107-APE-1 a 107-APE-2	4	01/11/2021
Apéndice F PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	107-APF-1 a 107-APF-22	4	01/11/2021
Apéndice G EVALUACIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	107-APG-1 a 107-APG-15	4	01/11/2021
Apéndice H GESTIÓN DE RECURSOS LOGÍSTICOS PARA LOS ORGANISMOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO	107-APH-1	4	01/11/2021
Apéndice I PROCEDIMIENTO PASAJEROS PERTURBADORES E INSUBORDINADOS	107-API-1 a 107-API-2	4	01/11/2021
Adjunto 1 MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO	107-ADJ1-1 a 107-ADJ1-17	4	01/11/2021
Adjunto 2 MODELO PARA CONTENIDO MÍNIMO DE UN PROCEDIMIENTO ESTANDARIZADO DE OPERACIÓN	107-ADJ2-1	4	01/11/2021
Adjunto 3 MODELO PARA EL CONTENIDO MÍNIMO DE UN REGLAMENTO PARA LA EMISIÓN DE TARJETAS DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO	107-ADJ3-1	4	01/11/2021
Adjunto 4 MODELO DE ACUERDO DE ÁREAS EXCLUSIVAS	107-ADJ4-1 a 107-ADJ4-3	4	01/11/2021

Adjunto 5 GUIA DE EQUIPOS Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	107-ADJ5-1 a 107- ADJ5-13	4	01/11/2021
Adjunto 6 MODELO DE PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD INTERNO	107-ADJ6-1 a 107- ADJ6-7	4	01/11/2021
Adjunto 7 SEGURIDAD EN LA PARTE PÚBLICA	107-ADJ7-1 a 107- ADJ7-7	4	01/11/2021
Adjunto 8 INVENTARIO OBJETOS PROHIBIDOS	107-ADJ8-1	4	01/11/2021
Adjunto 9 CULTURA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	107-ADJ9-1 a 107- ADJ9-5	4	01/11/2021
Adjunto 10 REGLAMENTO INTERNO DE LOS COMITÉS AEROPORTUARIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	107-ADJ10-1 a 107- ADJ10-2	4	01/11/2021
Adjunto 11 MODELO ESQUEMÁTICO DE PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL PROVEEDOR DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO	107-ADJ11-1 a 107- ADJ11-2	4	01/11/2021
Adjunto 12 MODELO FORMULARIO DE DECLARACIÓN DEL ENVÍO	107-ADJ12-1	4	01/11/2021
Adjunto 13 GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA CONTROLES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA LA AVIACIÓN GENERAL EN LOS AEROPUERTOS COMERCIALES	107-ADJ13-1	4	01/11/2021

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ÍNDICE

RAB 107

REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EXPLOTADOR DE AEROPUERTO Y PROVEEDOR DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Registro de enmiendas a la RAB 107	i
Detalle de enmiendas a la RAB 107	iii
Lista de páginas efectivas de la RAB 107	v
Capítulo A: Generalidades	107-A-1
107.1 Disposiciones generales	107-A-1
107.3 Definiciones	107-A-1
107.5 Abreviaturas	107-A-6
107.7 Objetivo del presente reglamento	107-A-7
107.9 Aplicabilidad	107-A-7
107.11 Protección de la información de Seguridad de la Aviación Civil	107-A-8
107.13 Seguridad de la Aviación Civil y Facilitación	107-A-8
Capítulo B: Autoridad en Seguridad de la Aviación Civil	107-B-1
107.101 Dirección General de Aeronáutica Civil	107-B-1
107.103 Autoridad para la Inspección en Seguridad de la Aviación Civil	107-B-1
Capítulo C: Programa de Seguridad de la Aviación Civil	107-C-1
107.201 Programa de Seguridad del Explotador de Aeropuerto	107-C-1
107.203 Programa de Seguridad del Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo	107-C-2
107.205 Aprobación de un Programa de Seguridad del Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo	107-C-3
107.207 Enmienda del Programa de Seguridad de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo	107-C-3
107.209 Difusión, confidencialidad y necesidad de conocimiento del PSA o PSATM	107-C-4
Capítulo D: Responsabilidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil	107-D-1
107.301 Responsabilidades	107-D-1
Capítulo E: Medidas preventivas de Seguridad de la Aviación Civil	107-E-1
107.401 Generalidades	107-E-1
107.403 Protección del perímetro del aeropuerto	107-E-1
107.404 Parte Pública	107-E-2
107.405 Zonas de Seguridad Restringida	107-E-3
107.407 Protección a las Instalaciones y Servicios a la Navegación Aérea	107-E-4
107.408 Protección a las Instalaciones de la Carga Aérea y correo	107-E-4
107.409 Procedimientos relacionados a los sistemas de control de acceso	107-E-5
107.411 Procedimientos relacionados a las Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario - TIAA	107-E-5
107.415 Verificación de antecedentes	107-E-8
107.417 Procedimientos relacionados a las Tarjetas de Identificación de Acceso Vehicular	107-E-9
107.419 Inspección del personal, vehículos, mercancías y suministros que se trasladen a la parte aeronáutica	107-E-10
107.420 Control y autorización de uso de artículos y objetos prohibidos en zonas de seguridad restringida	107-E-11
107.421 Medidas relativas para pasajeros y su equipaje de mano	107-E-12
107.423 Denegación de ingreso a zonas de seguridad restringidas y estériles	107-E-14
107.424 Identificación de actividades sospechosas	107-E-14
107.425 Puesto de inspección de pasajeros	107-E-14
107.427 Transporte de armas de fuego y/o artículos peligrosos	107-E-15

107.429	Personal de los puestos de inspección de pasajeros	107-E-15
107.431	Inspección del personal del aeropuerto	107-E-16
107.433	Inspección aleatoria de pasajeros y no pasajeros	107-E-17
107.435	Inspección del equipaje de mano.....	107-E-17
107.437	Separación de los pasajeros inspeccionados y no inspeccionados	107-E-17
107.439	Pasajeros en transbordo, tránsito o transferencia	107-E-18
107.441	Personas no admisibles, deportadas y bajo custodia oficial.....	107-E-18
107.443	Artículos prohibidos y restringidos	107-E-18
107.445	Inspección del equipaje de bodega.....	107-E-19
107.447	Medidas relativas al ciberterrorismo	107-E-21
107.449	Personas perturbadoras.....	107-E-22
107.451	Medidas de seguridad para aviación general	107-E-22

Capítulo F: Medidas preventivas de Seguridad de la Aviación Civil para la Carga aérea y correo107-F-1

107.501	Generalidades	107-F-1
107.503	Seguridad de la carga aérea, encomiendas de mensajería, paquete expreso y correo ..	107-F-1
107.505	Responsabilidades para el transporte de carga aérea y correo	107-F-1
107.507	Carga o correo de alto riesgo.....	107-F-2
107.509	Protección de la carga y correo contra interferencias no autorizadas	107-F-3

Capítulo G: Equipamiento de Seguridad de la Aviación Civil 107-G-1

107.601	Generalidades	107-G-1
107.603	Detector de metales de pórtico	107-G-2
107.605	Detector de metales manual	107-G-2
107.607	Equipos de rayos X	107-G-2
107.609	Detector de trazas de explosivos	107-G-3
107.611	Operación y mantenimiento del equipamiento de seguridad	107-G-3
107.613	Sistemas TIP	107-G-4

Capítulo H: Clasificación, competencias y parámetros de trabajo personal de Seguridad de la Aviación Civil 107-H-1

107.701	Oficina y clasificación del personal de Seguridad de la Aviación Civil	107-H-1
107.703	Competencias del personal de Seguridad de la Aviación Civil	107-H-1
107.705	Parámetros generales de trabajo para el personal de Seguridad de la Aviación Civil....	107-H-2
107.707	Parámetros específicos de trabajo para el personal de Seguridad de la Aviación Civil..	107-H-2

Capítulo I: Contratación, Certificación y Re-certificación del personal de Seguridad de la Aviación Civil e Instructores de Seguridad de la Aviación Civil, causales para la suspensión o pérdida de Certificación, Control y Fiscalización..... 107-I-1

107.801	Requisitos mínimos para contratación del personal de Seguridad de la Aviación Civil	107-I-1
107.803	Certificación, Re-certificación de Oficiales de Seguridad, Operadores(as) de rayos X, Supervisores(as) de Seguridad y Coordinador(a) de Seguridad.....	107-I-1
107.805	Causales para la suspensión o pérdida de Certificación como Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X, Supervisor(a) de Seguridad o Coordinador(a) de Seguridad	107-I-3
107.807	Control y Fiscalización	107-I-3
107.809	Certificación, Re-certificación, Habilitación de nueva Especialidad y Convalidación de Instructor AVSEC	107-I-4
107.811	Causales para la pérdida de Certificación como Instructor AVSEC	107-I-7
107.813	Control y fiscalización.....	107-I-8
107.815	Extravío, robo o deterioro de certificación del personal de Seguridad de la Aviación.....	107-I-8

Capítulo J: Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación Civil107-J-1

107.901	Generalidades	107-J-1
107.903	Requisitos para la aprobación.....	107-J-1

107.905	Procedimiento para aprobación	107-J-2
107.907	Fiscalización de cursos de Seguridad de la Aviación Civil	107-J-2
107.909	Registro de certificados de cursos de Seguridad de la Aviación Civil	107-J-3
107.911	Entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT)	107-J-3
107.913	Evaluación final del entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT)	107-J-4
107.915	Autorización para el inicio del proceso de certificación del personal de Seguridad de la Aviación Civil (Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X, Supervisor(a) de Seguridad o Coordinador(a) de Seguridad)	107-J-5
Capítulo K: Control de calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.....		107-K-1
107.1001	Generalidades	107-K-1
107.1003	Herramientas para el Control de Calidad	107-K-1
107.1005	Medidas de Seguridad de la Aviación Civil por proveedores externos.....	107-K-2
107.1007	Registro y análisis del cumplimiento del plan anual de control de calidad	107-K-2
Capítulo L: Notificación de incidentes		107-L-1
107.1101	Procedimiento de notificación	107-L-1
Capítulo M: Acuerdos y procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil para áreas exclusivas		107-M-1
107.1201	Generalidades	107-M-1
107.1203	Contenido del acuerdo de áreas exclusivas	107-M-1
107.1205	Procedimiento de aprobación del acuerdo de área exclusiva	107-M-2
107.1207	Causales para el cierre de un área exclusiva	107-M-2
Capítulo N: Amenaza y gestión de Riesgos en Seguridad de la Aviación Civil		107-N-1
107.1301	Procedimiento para Evaluación de Riesgo	107-N-1
107.1303	Cultura de la Seguridad de la Aviación Civil	107-N-1
Capítulo O: Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - CONASEG y Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación Civil – COASEG		107-O-1
107.1401	Designación de representantes	107-O-1
107.1403	Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil	107-O-1
Capítulo P: Respuesta a situaciones de contingencia.....		107-P-1
107.1501	Generalidades	107-P-1
107.1503	Plan de contingencia.....	107-P-1
Capítulo Q: Incumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107		107-Q-1
107.1601	Cláusula de incumplimiento	107-Q-1
107.1603	Otras acciones de incumplimiento a la RAB 107	107-Q-1
Apéndice A		
CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS		107-APA-1
Apéndice B		
LETREROS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN		107-APB-1
Apéndice C		
FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE		107-APC-1
Apéndice D		
ELEMENTOS EXPLOSIVOS, MATERIALES PELIGROSOS, INCENDIARIOS O DISPOSITIVOS DESTRUCTIVOS.....		107-APD-1
Apéndice E		
MODELO PARA EL CONTENIDO MÍNIMO DE UN REGLAMENTO PARA LA EMISIÓN DE TARJETAS DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO		107-APE-1

Apéndice F

PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL107-APF-1

Apéndice G

EVALUACIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL 107-APG-1

Apéndice HGESTIÓN DE RECURSOS LOGÍSTICOS PARA LOS ORGANISMOS DE SEGURIDAD
DEL ESTADO 107-APH-1**Apéndice I**

PROCEDIMIENTO PASAJEROS PERTURBADORES E INSUBORDINADOS 107-API-1

Adjunto 1

MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO107-ADJ1-1

Adjunto 2MODELO PARA CONTENIDO MÍNIMO DE UN PROCEDIMIENTO ESTANDARIZADO
DE OPERACIÓN107-ADJ2-1**Adjunto 3**MODELO PARA EL CONTENIDO MÍNIMO DE UN REGLAMENTO PARA LA EMISIÓN
DE TARJETAS DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO107-ADJ3-1**Adjunto 4**

MODELO DE ACUERDO DE ÁREAS EXCLUSIVAS107-ADJ4-1

Adjunto 5GUÍA DE EQUIPOS Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
CIVIL107-ADJ5-1**Adjunto 6**

MODELO DE PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD INTERNO107-ADJ6-1

Adjunto 7

SEGURIDAD EN LA PARTE PÚBLICA107-ADJ7-1

Adjunto 8

INVENTARIO OBJETOS PROHIBIDOS107-ADJ8-1

Adjunto 9

CULTURA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL107-ADJ9-1

Adjunto 10REGLAMENTO INTERNO DE LOS COMITÉS AEROPORTUARIOS DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL107-ADJ10-1**Adjunto 11**MODELO ESQUEMÁTICO DE PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL PROVEEDOR DE
SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO107-ADJ11-1**Adjunto 12**

MODELO FORMULARIO DE DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO107-ADJ12-1

Adjunto 13GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA CONTROLES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
PARA LA AVIACIÓN GENERAL EN LOS AEROPUERTOS COMERCIALES107-ADJ12-1

Capítulo A: Generalidades

107.1 Disposiciones generales

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

107.3 Definiciones

- a) Para los fines de este reglamento, las expresiones que figuran a continuación tienen el significado que se indica:
- 1) **Autoridad de Aviación Civil.-** Máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida por la Dirección General De Aeronáutica Civil (DGAC), conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y normas reglamentarias, que tiene a su cargo la aplicación de la normativa aeronáutica, así como de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar, controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.
 - 2) **Aceptación.-** Proceso de recepción de un envío de carga aérea o correo por parte por parte del Explotador de Aeronaves.
 - 3) **Actos de interferencia ilícita.-** Actos o tentativas, destinados a comprometer la Seguridad de la Aviación Civil incluyendo sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:
 - (i) Apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo.
 - (ii) Destrucción de una aeronave en servicio.
 - (iii) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
 - (iv) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
 - (v) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (sustancias) peligrosos con fines criminales.
 - (vi) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
 - (vii) Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o recinto de una instalación de aviación civil.
 - 3) **Actuación Humana.-** Actitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia en las operaciones aeronáuticas.
 - 4) **Aeronave.-** Toda Máquina que puede sustentarse, en la atmosfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
 - 5) **Aeropuerto Internacional.-** Todo aeropuerto designado por el Estado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares.
 - 6) **Área de Maniobras.-** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
 - 7) **Área de Movimiento.-** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

- 8) **Arma.-** Cualquier objeto que pueda ser utilizado para atacar o defenderse, o para producir amenaza o atentar contra la integridad física de personas, pasajeros, tripulantes y público en general o para causar daño a instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas o aeronaves.
- (i) Armas de fuego, armas de fuego ligeras y otras armas — todo objeto que pueda, o que parezca que podría, lanzar un proyectil o causar lesiones.
 - (ii) Armas puntiagudas/con bordes peligrosos y objetos filosos — todo artículo puntiagudo o de cuchilla que pueda utilizarse para causar lesiones.
- 9) **Auditoría de Seguridad.-** Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- 10) **Autoridad de Seguridad de la Aviación Competente.-** La Dirección General de Aeronáutica Civil 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.
- 11) **Autoridad de seguridad aeroportuaria.-** Es el Explotador de Aeropuerto que presta servicios a la aviación civil, responsable de la aplicación del Programa de Seguridad del Aeropuerto.
- 12) **Aviación General.-** Explotación de aeronaves para fines ajenos al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.
- 13) **Carga.-** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros, el equipaje acompañado o extraviado.
- 14) **Carga o correo de alto riesgo.-** La carga o el correo se considerará de alto riesgo:
- i) Hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
 - ii) La carga o el correo presenta anomalías o exhibe indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha.
- 15) **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.
- 16) **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.
- 17) **Ciberamenaza.-** Una amenaza digital o ciberamenaza es un acto malicioso que busca hacer daño a datos, robar datos o afecta la vida digital en general.
- 18) **Control de Seguridad.-** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- 19) **Correo.-** Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales.
- 20) **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.

- 21) **DVLM electrónico.-** Un DVLM (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 de la Parte pertinente del Doc 9303 — Documentos de viaje de lectura mecánica.
- 22) **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.
- 23) **Escolta.-** Protección o custodia, que tienen determinadas personas o cosas por razones de seguridad.
- 24) **Escolta Armada.-** Significa:
- (i) El acompañante armado de un individuo que está siendo transportado bajo coacción, por haber sido sometido a proceso judicial o administrativo que requieren su traslado de un lugar a otro por vía aérea. Esta escolta debe tener el entrenamiento suficiente para tomar acción inmediata y el control del individuo en todo momento mientras se encuentra a bordo de una aeronave.
 - (ii) El acompañante de una persona importante que requiere necesariamente ser resguardado por escolta armada a bordo de una aeronave, de acuerdo a entrenamiento y procedimientos establecidos.
- 25) **Equipo de seguridad.-** Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- 26) **Explotador 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.
- 27) **Explotador de Aeronaves.-** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- 28) **Imprevisibilidad.-** La aplicación de medidas de seguridad con frecuencia irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.
- 29) **Inspección.-** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- 30) **Inspección de seguridad.-** Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil por un Explotador de Aeronaves, un Explotador de Aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.
- 31) **Operación de la aviación general.-** Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.
- 32) **Organismos de Seguridad del Estado.-** Se define a aquellas instituciones designadas por el Estado Plurinacional de Bolivia para desempeñar las funciones de control de la soberanía y seguridad ciudadana (Policía Boliviana y Fuerzas Armadas).
- 33) **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.
- 34) **Parte Pública.-** Las áreas de un aeropuerto, el terreno adyacente y los edificios o partes de los mismos que no son parte aeronáutica, identificada como tal por los Estados y las entidades pertinentes en sus Programas de Seguridad.

- 35) **Pasajero en tránsito.-** Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó.
- 36) **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.
- 37) **Pasajeros insubordinados.-** Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:
- i) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;
 - ii) Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
 - iii) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes;
 - iv) Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo; y
 - v) Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.
- 38) **Personal de Seguridad.-** Personal que cumple funciones en Seguridad de la Aviación Civil, certificado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 39) **Persona deportada.-** Una persona que fue admitida legalmente en el país por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.
- 40) **Persona no admisible.-** Persona a quien se le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.
- Nota.- Dichas personas generalmente deben ser transportadas de vuelta a sus respectivos Estados de salida, o a cualquier otro Estado en que sean admisibles por el Explotador de Aeronaves en que llegaron.*
- 41) **Principios relativos a factores humanos.-** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción de 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.
- 42) **Procedimientos Normalizados de Operaciones (SOP).-** Procedimientos estandarizados de acción, para alcanzar el objetivo de la tarea en situaciones o condiciones normales o de contingencia.
- 43) **Programa de Seguridad de la Aviación Civil.-** Medidas escritas adoptadas para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, aprobado por la DGAC.
- 44) **Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.-** Es el programa adoptado para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, aprobado por la DGAC.
- 45) **Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.-** Organización que proporciona los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

- 46) **Prueba de Seguridad.-** Ensayo, secreto o no, de una medida de Seguridad de la Aviación Civil, en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.
- 47) **Punto vulnerable.-** Toda instalación en un aeropuerto o una aeronave o conectada con los mismos que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el normal funcionamiento de un aeropuerto.
- 48) **Plan de Contingencia.-** Plan “preventivo” para incluir medidas y procedimientos para varios niveles de amenaza, evaluaciones de riesgo y las correspondientes medidas de seguridad que han de aplicarse, con el propósito de prever y mitigar los sucesos así como preparar a todas las partes interesadas que tengan funciones y obligaciones en caso de que se realice un acto de interferencia ilícita. Un Plan de Contingencia establece medidas de seguridad graduales que pueden aumentarse a medida que la amenaza aumente.
- 49) **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/u operaciones aéreas (armamento, sustancias controladas, contrabando, entre otros).
- 50) **Seguridad.-** Protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.
- 51) **Sistema de permisos.-** Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otros documentos expedidos a las personas empleadas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. También se expiden y usan permisos para vehículos para fines similares y permitir el acceso de vehículos. Algunas veces, los permisos se denominan tarjetas de identificación o pases de aeropuerto.
- 52) **Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario.-** Documento de identificación que autoriza al portador para acceso a las zonas de seguridad restringida los aeropuertos aprobada por la DGAC y emitida por el Explotador de Aeropuerto conforme el Reglamento de Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario, aprobado por la DGAC.
- 53) **Tarjeta de Identificación de Acceso Vehicular.-** Documento que autoriza a un vehículo para acceso a las zonas de seguridad restringida los aeropuertos aprobada por la DGAC y emitida por el explotador de aeropuerto conforme al Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario, aprobado por la DGAC.
- 54) **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.
- 55) **Valija diplomática.-** Envío embalado que tiene inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación, cuando va acompañado de la documentación oficial requerida.
- 56) **Verificación de antecedentes.-** Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes penales y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona, de conformidad con la legislación nacional.
- 57) **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.

- 58) **Verificación de seguridad de una aeronave.-** Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.
- 59) **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.
- 60) **Zona estéril.-** Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado. (También se conoce como Zona de Seguridad Restringida)

107.5 Abreviaturas

AAC	Autoridad de Aviación Civil.
AVSEC	Seguridad de la Aviación Civil (Aviation Security).
ATC	Control de tránsito aéreo.
CCTV	Circuito cerrado de televisión.
COASEG	Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil.
CONASEG	Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
COE	Centro de operaciones de emergencia.
DIRESA	Dirección Regional de Seguridad Aeroportuaria.
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.
ETD	Detección de trazas de explosivos.
FELCC	Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen.
FELCN	Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico.
HHMD	Detector de metales manual.
IED	Artefacto Explosivo Improvisado.
MAMPADS	Sistemas portátiles de defensa antiaérea.
MDN	Material Didáctico Normalizado.
LAG	Líquidos, aerosoles y geles.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
PBIED	Hombre bomba.
PDF	Formato de documento portátil.
PSA	Programa de Seguridad de Aviación Civil de Aeropuerto.
PSEA	Programa de Seguridad de Aviación Civil del Explotador de Aeronaves.
PSATM	Programa de Seguridad del Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
PNISAC	Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.
PNCC	Programa Nacional de Control de Calidad.

PCCI	Programa de Control de Calidad Interno.
PMR	Persona con movilidad reducida.
PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
PNISAC	Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.
PNCC	Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil.
PISAC	Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.
RAB	Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
SeMS	Sistema de gestión de la Seguridad de la Aviación Civil.
SOP	Procedimientos Normalizados de Operaciones.
TIAA	Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario.
TIAB	Tarjeta de Identificación de Acceso Vehicular.
TIP	Proyección de imágenes de amenaza.
USAP	Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación.
WTMD	Detectores de metales de pórtico
VBIED	Coche bomba.
VIP	Persona muy importante.

107.7 Objetivo del presente reglamento

- a) Las normas, métodos y procedimientos de seguridad contenidos en la presente Reglamentación tienen como objetivo proteger a los pasajeros, a los tripulantes, a los usuarios, a las operaciones de los explotadores de transporte aéreo nacionales e internacionales, carga y correo, las aeronaves, las instalaciones aeronáuticas, aeroportuarias y administrativas relacionadas con las actividades aéreas, contra actos de interferencia ilícita; a ser aplicados por el Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo dentro del Estado Plurinacional de Bolivia y permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la Seguridad de la Aviación Civil.

107.9 Aplicabilidad

- a) El presente Reglamento, es aplicable a los Explotadores de Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves, Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, Empresas de Servicios Aeroportuarios y las personas que desarrollen actividades en las áreas de los aeropuertos, los arrendatarios de locales y en general, las personas nacionales o extranjeras que de alguna forma tengan acceso a la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.
- b) Los miembros de los Organismos de Seguridad del Estado que presten sus servicios en los aeropuertos del país o desarrollen las funciones propias de su cargo en los mismos, estarán en la obligación de cumplir y hacer cumplir las normas establecidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la presente Reglamentación.
- c) La aplicación del equipamiento de seguridad a ser utilizados, la cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros, infraestructura y medidas de seguridad por parte de los Explotadores de Aeropuertos nacionales e internacionales, deben ser cumplidos conforme a lo descrito en el Apéndice A “Categorización de Aeropuertos”, de la presente Reglamentación.

107.11 Protección de la información de Seguridad de la Aviación Civil

- a) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deben establecer y aplicar un procedimiento que incluya las acciones a seguir para el manejo y distribución de documentos y

otra información delicada relacionada con las medidas de Seguridad de la Aviación Civil, a fin de asegurar que se otorgue protección adecuada.

- b) La información delicada relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil debe estar reservada para las personas que necesitan dicha información en el desempeño de sus funciones y que, por consiguiente, están autorizadas para tener acceso a esa información y utilizarla. Esto se conoce como principio de “acceso selectivo”.

107.13 Seguridad de la Aviación Civil y Facilitación

- a) Se debe disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.
- b) Para garantizar el equilibrio entre las medidas y procedimientos de la Seguridad de la Aviación Civil y Facilitación del Transporte Aéreo, se establecerán los principios de facilitación contenidos en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 997 “Reglamento sobre Facilitación para el Explotador de Aeropuerto” y RAB 999 “Reglamento de Facilitación para los Explotadores de Aeronaves”.

Capítulo B: Autoridad en Seguridad de la Aviación Civil**107.101 Dirección General de Aeronáutica Civil**

- a) Conforme el Artículo Único de la Ley N° 428 de 30 de octubre de 2013, “La Seguridad de la Aviación Civil consiste en la combinación de recursos humanos, recursos materiales y medidas técnicas para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, de acuerdo a normas nacionales e internacionales, reglamentadas en la Ley sectorial correspondiente. Está a cargo y bajo responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC”
- b) La DGAC es la entidad responsable de reglamentar y fiscalizar las medidas en Seguridad de la Aviación Civil, en el Estado Plurinacional de Bolivia.
- c) La DGAC realizará Auditorías, Inspecciones, Pruebas e Investigaciones de Seguridad de la Aviación Civil, verificación de documentos y registros para comprobar el cumplimiento de las disposiciones de la normativa en Seguridad de la Aviación Civil.
- d) Toda información (verbal o escrita) que la DGAC requiera al Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deberá ser remitida a la DGAC en los plazos establecidos en el requerimiento.

107.103 Autoridad para la Inspección en Seguridad de la Aviación Civil

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

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo C: Programa de Seguridad de la Aviación Civil**107.201 Programa de Seguridad del Explotador de Aeropuerto**

- a) El Explotador de Aeropuerto, debe elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de Aeropuerto, apropiado para cumplir con el PNSAC (conforme a lo descrito en el Adjunto 1 “Modelo de Programa de Seguridad del Aeropuerto” de la presente Reglamentación) en cada aeropuerto bajo su administración, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, y que:
- 1) Proporcione seguridad a las personas y propiedades que utilizan el servicio de transporte aéreo, contra actos de interferencia ilícita.
- b) Cada aeropuerto que preste sus servicios para las operaciones regulares y no regulares de vuelos comerciales de pasajeros, requiere un programa de seguridad, el mismo que debe incluir mínimo lo siguiente:
- 1) Una descripción de cada área donde se realicen operaciones aéreas, incluyendo sus dimensiones y características pertinentes.
 - 2) Establecer las zonas de seguridad incluyendo las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos bajo su administración, las cuales deben ser determinadas basándose en una evaluación de riesgos de seguridad.
 - 3) Una descripción de cada área en el aeropuerto o adyacente al mismo, la cual afecte la seguridad de cualquier otra área de operaciones aéreas.
 - 4) Las medidas preventivas, los procedimientos (conforme a lo descrito en el Adjunto 2 “Modelo para el contenido mínimo de un Procedimiento Estandarizado de Operación”, de la presente Reglamentación) y una descripción de las instalaciones y equipo utilizado por el explotador, para desempeñar las funciones de control de seguridad.
 - 5) Una descripción de los procedimientos de seguridad alternativos, si existiera alguno, que el explotador del aeropuerto prevé implementar en caso de emergencias y otras condiciones extraordinarias.
 - 6) Una descripción de las acciones a coordinar con los Organismos de Seguridad del Estado, ante actos de Interferencia Ilícita y hechos delictivos comunes.
 - 7) Una descripción de los Organismos de Seguridad del Estado, para el cumplimiento de esta normativa.
 - 8) Elaborar y aplicar un Reglamento para el “Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil” – COASEG conforme a lo descrito en el Adjunto 10 “Reglamento interno de los comités aeroportuarios de Seguridad de la Aviación Civil” de la presente Reglamentación.
 - 9) Elaborar y aplicar un Plan de Contingencia, conforme al Plan Nacional de Contingencia y el Capítulo – O “Respuesta a situaciones de contingencia” de la presente Reglamentación.
 - 10) Elaborar y aplicar un programa de instrucción del Explotador de Aeropuerto - PISAC, conforme al Apéndice F “Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil – PNISAC” de la presente Reglamentación.
 - 11) Una descripción del método para mantener los siguientes registros, por un periodo de noventa (90) días:
 - i. Objetos revisados en los puntos de control de seguridad y toda acción policial ejecutada.

- ii. Número y tipo de armas de fuego, explosivos, sustancias incendiarias, objetos punzantes o cortantes de cualquier tamaño, forma o material u objetos contundentes, encontrados durante el proceso de revisión en los puntos de seguridad y el método de detección de cada uno. (Registro manual del equipaje, Máquina de rayos X o Detector Manual de Metales).
 - iii. Número de intrusiones a los predios aeroportuarios y de actos o intentos de actos de interferencia ilícita.
 - iv. Número de amenazas de bomba recibidas, sean estas reales, simuladas o falsas, encontradas o no y detonaciones reales en aeropuerto o aeronaves en tierra.
 - v. El número de detenciones, arrestos y genéricamente los motivos.
 - vi. Registro de las pruebas de operatividad de puesta en servicio del equipamiento de Seguridad de la Aviación Civil y los resultados.
- 12) Un organigrama de la Jefatura de Seguridad, la cantidad, una descripción de las funciones, responsabilidades y tareas concretas del personal, las que deben relacionarse únicamente con la aplicación de medidas de Seguridad, para evitar una interpretación falsa de las funciones y responsabilidades.
- 13) Un Programa de Control de Calidad Interno del Explotador de Aeropuerto (conforme al Adjunto 6 “Modelo de Programa de Control de Calidad Interno – PCCI” de la presente Reglamentación).
- 14) Mediante una evaluación de riesgos, establecer un procedimiento para asegurar que los requisitos de diseño y construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos bajo su administración, sean incluidas las medidas de seguridad establecidas en el PNSAC y la presente Reglamentación.
- c) Cada aeropuerto debe mantener en las oficinas de la Jefatura de Aeropuerto, una copia completa de su programa de seguridad aprobado, para uso y consulta del personal de seguridad y para requerimientos de inspección de la DGAC.
- d) El Explotador de Aeropuerto debe proporcionar la información contenida en el Programa de Seguridad, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él.
- e) Para cada aeropuerto que presta sus servicios para las operaciones de vuelos regulares y no regulares de pasajeros conducidos en aeronaves de la aviación general, se requiere de un programa de seguridad que refleje los controles y procedimientos de prevención para evitar el contacto parcial o total en áreas estériles, plataforma, zonas de tránsito, pre embarque, embarque de pasajeros de aviación general y comercial.
- f) El Explotador de Aeropuerto en aeropuertos de Categoría A, debe elaborar y aplicar medidas de Seguridad de la Aviación Civil de la Carga Aérea y Correo incluida la inspección, así como personal certificado, instalaciones, equipamiento e infraestructura.

107.203 Programa de Seguridad del Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo

- a) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad apropiado para cumplir con el PNSAC (conforme a lo descrito en el Adjunto 11 “Modelo Esquemático de Programa de Seguridad del Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo” de la presente Reglamentación) en cada aeropuerto, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, y adicionalmente contemple lo siguiente:

- 1) La seguridad física de las instalaciones;
- 2) La seguridad del personal;
- 3) La seguridad de los sistemas críticos (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.

107.205 Aprobación de un Programa de Seguridad del Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicio de Tránsito Aéreo

- a) El Explotador de Aeropuerto que preste sus servicios para las operaciones regulares y no regulares de vuelos comerciales de pasajeros y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, mediante nota dirigida al Director Ejecutivo de la DGAC, deben remitir dos (2) copias de su PSA o PSATM en formato físico y una (1) copia digital, solicitando su revisión y posterior aprobación.
- b) La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC, revisará el contenido teórico del PSA o PSATM en un periodo de treinta (30) días hábiles. En caso de existir observaciones se devolverá el documento, para que se proceda con su corrección y se remita nuevamente a la DGAC en un plazo de diez (10) días hábiles.
- c) En caso de no encontrarse observaciones y/o haberse corregido el PSA o PSATM, se coordinará con el Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, la verificación al aeropuerto o instalaciones de Tránsito Aéreo, para confirmar la aplicación y cumplimiento en cuanto a infraestructura, equipamiento y personal establecido en el PSA o PSATM.
- d) El resultado de la inspección, será puesto a conocimiento del Explotador de Aeropuerto o Proveedor del Servicio de Tránsito Aéreo dentro de los diez (10) días hábiles siguientes.
- e) De encontrarse observaciones, las mismas deben ser corregidas conforme al “Plan de Medidas Correctivas”, en las fechas coordinadas y aceptadas por el Coordinador de Seguridad del Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
- f) En caso de no encontrarse observaciones, la DGAC en un plazo de veinte (20) días hábiles, emitirá la Resolución Administrativa que aprueba el PSA o PSATM.

107.207 Enmienda del Programa de Seguridad de Aeropuerto o Proveedor de Servicio de Tránsito Aéreo

- a) El Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, mediante nota dirigida al Director Ejecutivo de la DGAC, debe remitir las partes pertinentes de la enmienda de su PSA o PSATM, aclarando en número de enmienda o si es el caso dos (2) copias completas, en formato físico y una (1) digital, solicitando su revisión y posterior aprobación, cuando cualquiera de las siguientes condiciones haya cambiado:
 - 1) Cualquier descripción de un área del aeropuerto establecida en el PSA.

- 2) El diseño, configuración o reconfiguración de los aeropuertos, terminales de pasajeros de carga y otros edificios que tengan acceso directo a las zonas de operación.
 - 3) Controles de seguridad aplicados a los pasajeros, el equipaje de mano, la carga, mensajería y correo.
 - 4) Protección y acceso controlado a las zonas de seguridad restringidas e instalaciones sensibles o vulnerables.
 - 5) Reconocimiento de límites entre la parte pública y la parte aeronáutica.
 - 6) Delimitación de zonas de seguridad restringidas.
 - 7) Cuando las condiciones lo ameriten, la DGAC así lo disponga y/o la presente Reglamentación sea enmendada.
- b) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben notificar inmediatamente a la DGAC, la condición que ha cambiado e identificar la medida interina que está siendo tomada, para mantener los niveles de seguridad hasta que la enmienda al PSA o PSATM sea aprobada.
- c) Dentro de los treinta (30) días hábiles, después de haber recibido la propuesta de enmienda al PSA o PSATM, la DGAC emitirá la Resolución Administrativa que aprueba la enmienda del PSA o PSATM.
- d) En caso que existan observaciones, el Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deben realizar las correcciones necesarias, para luego remitir nuevamente el documento a la DGAC.

107.209 Difusión, confidencialidad y necesidad de conocimiento del PSA o PSATM

- a) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben:
- 1) Proporcionar la información contenida en el PSA o PSATM, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él.
 - 2) Mantener en cada aeropuerto o instalaciones del Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo una copia completa del PSA o PSATM aprobado por la DGAC, en formato físico o digital.
 - 3) Restringir la disponibilidad de información contenida en su PSA o PSATM, solamente a aquellas personas con una necesidad operacional de conocerlo.
 - 4) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben remitir en formato digital y/o físico una copia de las partes pertinentes del PSA o PSATM a todos los involucrados en el sistema de Seguridad de la Aviación Civil de su Aeropuerto de acuerdo a sus competencias.

Capítulo D: Responsabilidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil**107.301 Responsabilidades**

- a) Las responsabilidades establecidas para la DGAC, Explotadores de Aeropuerto, Organismos a cargo de los Servicios de Tránsito Aéreo, Explotadores de Aeronaves, Organismos de Seguridad del Estado y otros organismos, se encuentran descritas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil – PNSAC Capítulo 4 “Asignación de Responsabilidades”.
-

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo E: Medidas preventivas de Seguridad de la Aviación Civil**107.401 Generalidades**

- a) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (en sus instalaciones), deben adoptar procedimientos para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.
- b) El Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo al adoptar los procedimientos del párrafo a) de la presente Sección, asegurarán el uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar medidas de Seguridad de la Aviación Civil, según corresponda.
- c) El Explotador de Aeropuerto, debe gestionar la presencia de los Organismos de Seguridad del Estado en los aeropuertos bajo su administración, a fin de que cumplan eficientemente sus responsabilidades establecidas en el PNSAC, PSA y la presente Reglamentación.
- d) El Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben asegurarse que en los aeropuertos bajo su administración y en sus instalaciones estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de Seguridad de la Aviación Civil.
- e) El Explotador de Aeropuerto, debe asegurarse que en los aeropuertos bajo su administración se cuente con el número suficiente de funcionarios de Seguridad de la Aviación Civil para cumplir eficientemente las funciones asignadas de acuerdo a su PSA aprobado por la DGAC.
- f) El Explotador de Aeropuerto debe proporcionar los recursos logísticos necesarios a los Organismos de Seguridad del Estado, con el objeto de garantizar un desempeño operativo eficiente del personal que se destine prestar funciones dentro los aeropuertos bajo su administración, conforme al Apéndice H “Recursos logísticos para los Organismos de Seguridad del Estado” de la presente Reglamentación.
- g) El Explotador de Aeropuerto es el único responsable de la inspección de Seguridad de la Aviación Civil para el transporte de la carga y el correo en aeropuertos de Categoría A.

107.403 Protección del perímetro del aeropuerto

- a) El Explotador de Aeropuerto debe delimitar su perímetro, instalando un cerco perimetral para disuadir el acceso no autorizado, impedir el acceso a intrusos y facilitar la detección de intrusiones, dicho cerco perimetral debe contar con las siguientes características:
 - 1) El cerco debe contar con una altura mínima de 2,44 m desde el suelo.
 - 2) La base del cerco debe ser asegurada al suelo para evitar el acceso por debajo de la misma.
 - 3) Los postes del cerco deben enterrarse y asegurarse en el suelo.
 - 4) La parte superior del cerco debe ser reforzado con tres (3) líneas horizontales de alambres de púas o alambre de navajas inclinadas en forma de serpentina.
 - 5) El cerco perimetral a ambos lados debe estar despejado como mínimo tres (3) metros, de edificaciones, construcciones, estructuras, árboles, postes de luz, letreros, vehículos u otros que puedan facilitar la intrusión o servir de escondite.
 - 6) Las características de seguridad del cerco perimetral deben mantenerse a lo largo del mismo, en las puertas de acceso y en las puertas de emergencia.

- 7) El cerco perimetral debe contar con un camino perimetral interno a lo largo del mismo, en buenas condiciones para los patrullajes a realizarse de acuerdo a las medidas de seguridad conforme el nivel de riesgo del aeropuerto y medidas de seguridad establecidas en el Apéndice A "Categorización de Aeropuertos".
 - 8) Debe colocarse letreros de advertencia, a lo largo del perímetro, conforme a lo descrito en el Apéndice B "Letreros de Seguridad de la Aviación Civil", de la presente Reglamentación".
 - 9) Se considera cercos vivos (Plantas), siempre y cuando estas barreras impidan intrusiones y accesos no autorizados al perímetro.
- b) Para los casos en que el cerco perimetral sea interrumpido por las condiciones geográficas del terreno o por afectar a la seguridad operacional, debe instalarse un cerco vivo (plantas), malla plástica u otro material que delimite, disuada e impida el ingreso no autorizado.
 - c) Todo ducto, alcantarilla, cloaca, u otras entradas que atraviesen el cerco perimetral deben ser asegurados para impedir el ingreso a través de los mismos.
 - d) Los edificios que formen parte del perímetro de la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida, deben estar protegidos para evitar el acceso no autorizado a través de los mismos, para ello todo ducto de ventilación, ventana, terraza, u otras entradas deben contar con barreras metálicas u otros dispositivos.
 - e) Se debe establecer la ubicación de portones y/o compuertas de emergencia.
 - f) Se debe realizar el mantenimiento continuo de la cerca y la facilidad para reemplazar secciones que resulten dañadas o queden inutilizadas debido a la corrosión. El uso de cercas galvanizadas o plastificadas puede ser lo más apropiado en lugares en que la corrosión podría constituir un problema.
 - g) Los puntos vulnerables y las instalaciones clave de un aeropuerto, tales como los depósitos de combustible y las instalaciones y servicios de navegación aérea, situados en la parte aeronáutica dentro del perímetro del aeropuerto, deben estar rodeados de una cerca apropiada construida con por lo menos las mismas especificaciones técnicas que las descritas antes para las cercas del perímetro del aeropuerto.

107.404 Parte Pública

- a) El Explotador de Aeropuerto debe identificar las áreas de la parte pública y establecer medidas de seguridad (conforme a lo descrito en el Adjunto 7 "Seguridad en la parte pública", de la presente Reglamentación), para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos.
- b) La parte pública debe estar constantemente vigilada por el Explotador de Aeropuerto en coordinación con efectivos policiales, para detectar comportamientos sospechosos de personas que trabajan en estas áreas y/o detención de intrusos, apoyadas por patrullajes constantes y un sistema de circuito cerrado (CCTV), para prevenir cualquier acto de interferencia ilícita y la comisión de hechos delictivos.
- c) El Explotador de Aeropuerto debe delimitar la parte pública y la parte aeronáutica, mediante un sistema de seguridad que considere uno o más de los siguientes aspectos: cercos perimetrales; caminos interiores para patrullajes; sistemas de vigilancia a través de circuitos cerrados de televisión y otros medios físicos; puestos control de acceso en determinadas zonas de los aeropuertos, dotados con personal de seguridad y medios técnicos, para el control e inspección de personas, vehículos y los artículos que éstos porten o transporten, que requieran ingresar a la plataforma u otras zonas restringidas de la parte aeronáutica.

- d) En el caso de que el Explotador de Aeropuerto instale la facilidad de depósito o guarda equipajes, a la que tengan acceso los pasajeros y el público, debe asegurar que los equipajes o artículos que serán depositados, sean sujetos de inspección antes de que se los acepte para su almacenamiento, por personal con instrucción en seguridad conforme a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.
- e) El Explotador de Aeropuerto, debe evitar que personas o artículos no autorizados, ingresen a través de los túneles que conectan la zona de presentación (mostradores) con la zona de seguridad restringida, o los túneles o cintas transportadoras que conectan la plataforma. Estos accesos deben estar cerrados y asegurados cuando no se tengan operaciones.

107.405 Zonas de Seguridad Restringida

- a) Las zonas de seguridad restringida del aeropuerto comprenden: todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave (zona estéril); la plataforma; los ambientes de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionada; los depósitos de cargas y los ambientes de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.
- b) El número de puntos de acceso a la zona de seguridad restringida, debe limitarse al mínimo necesario, debiendo estar controlado o cerrado.
- c) El acceso de personal y vehículos a la zona de seguridad restringida, debe limitarse a los que tienen una necesidad operativa.
- d) Las zonas de seguridad restringidas deben ser patrulladas por personal de seguridad del aeropuerto, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, asignados al aeropuerto.
- e) El Explotador de Aeropuerto en cumplimiento a los procedimientos descritos en su Programa de Seguridad, debe cumplir las siguientes funciones:
 - 1) Control de todo acceso a toda área de operaciones aéreas del aeropuerto, que incluya:
 - i) Métodos y procedimientos para prevenir el ingreso de personas y vehículos no autorizados.
 - ii) Un sistema de identificación y registro de aquellas personas y vehículos autorizados para ingresar; y
 - iii) Un método para diferenciar entre las personas autorizadas para tener acceso parcial y las personas autorizadas para acceder a la totalidad del área de seguridad.
 - 2) Control del movimiento de personas, vehículos y equipos de soporte de tierra dentro del área de operaciones, observando el cumplimiento de la utilización visible de identificación de acceso aeroportuario de personas y vehículos, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.
 - 3) Detección y toma de acción inmediata para controlar toda intrusión o intento de acceso a un área de operación aérea por una persona o personas, cuyo ingreso no está autorizado de acuerdo con el programa de seguridad de la aviación civil, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.

107.407 Protección a las Instalaciones y Servicios a la Navegación Aérea

- a) Toda instalación para los servicios de navegación aérea, ubicada fuera de las zonas de seguridad restringidas, aledaña a los aeropuertos y que sirven como ayudas para la navegación aérea, serán

designadas como Zonas de Seguridad Restringidas. Las Zonas Restringidas situadas fuera de los límites del aeropuerto son las siguientes:

- 1) Emplazamientos de radar.
 - 2) Emplazamiento de ayudas para la navegación (ILS, NDB, VOR, etc.) Antenas de VHF, tierra aire u otras.
 - 3) Otras instalaciones que la AAC establezca.
- b) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe incluir en su Programa de Seguridad de la Aviación Civil, las previsiones necesarias para la seguridad de estas instalaciones, instalando un cerco perimetral para disuadir el acceso no autorizado, impedir el acceso a intrusos y facilitar la detección de intrusiones. Dicho cerco perimetral debe contar con las características descritas en la sección 107.403 del presente Reglamento.

107.408 Protección a las instalaciones de carga aérea y correo

- a) Las instalaciones empleadas para el almacenamiento de la carga aérea y correo por el Explotador de Aeropuerto en aeropuertos Categoría A, deben proporcionar protección adecuada para los envíos de carga y correo, a fin de impedir y detectar interferencias no autorizadas.
- b) El Explotador de Aeropuerto debe implementar medidas de control de seguridad para la protección de la infraestructura de la carga y correo, aplicando las siguientes medidas:
- 1) Todas las puertas de expedición y recepción deben estar cerradas con llave o vigiladas por personal de seguridad cuando no estén en uso. Si se requiere ventilación, pueden instalarse puertas de malla metálica con cerradura.
 - 2) Las puertas de expedición y recepción, deben estar equipadas con dispositivos de detección de intrusos u otros medios de protección contra ingresos no autorizados.
 - 3) El acceso a las instalaciones de carga debe estar restringido a las personas que necesiten tener acceso en razón de las operaciones.
 - 4) Las personas que tengan acceso autorizado a las instalaciones de carga aérea y correo, deben someterse a procesos de inspección adecuados y contar con la TIAA correspondiente.
 - 5) Sistema de CCTV para detectar e impedir el acceso de personas no autorizadas e identificación de posibles intrusos.
 - 6) La carga aérea y correo que ha sido sometida a inspección de seguridad debe de ser ubicada en zonas seguras o vigiladas por personal de seguridad hasta que sean entregados al Explotador de Aeronaves. Si estos envíos son mantenidos en un lugar que no es seguro o que no garantiza su integridad, deben ser objeto de inspección nuevamente antes de ser cargados en una aeronave.
 - 7) Todos los vehículos que ingresan a las instalaciones de carga aérea y correo, deben ser sometidos a una inspección conforme el nivel de riesgo del aeropuerto y medidas de seguridad establecidas en el Apéndice A "Categorización de Aeropuertos" de la presente Reglamentación, para evitar que se introduzcan armas, explosivos u objetos peligrosos que puedan poner en riesgo la protección de la carga aérea y correo.

107.409 Procedimientos relacionados a los sistemas de control de acceso

- a) El Explotador de Aeropuerto, debe establecer y aplicar en su PSA, un sistema, método o procedimiento (mecánico, electrónico y/o informático), para identificar y controlar el acceso de pasajeros, personas y vehículos a las zonas de seguridad restringida del aeropuerto.
- b) Tal sistema, método o procedimiento, debe asegurar la verificación de la identidad y autorización en los puestos de inspección para que solo aquellas personas autorizadas, tengan acceso a las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto y debe proveer medios específicos que aseguren que dicho acceso sea negado inmediatamente en estos puntos de control a aquellas personas cuya autorización de acceso hubiera caducado o cambiado.
- c) El sistema, método o procedimiento, deberá suministrar los medios para diferenciar entre personas autorizadas para tener acceso parcial y las personas autorizadas para acceder a la totalidad del área de seguridad. El sistema, método o procedimiento, deberá ser capaz de limitar o negar el ingreso a cualquier individuo no autorizado, con hora y fecha.
- d) Los sistemas de control de acceso y circulación de personas y vehículos en áreas públicas y restringidas, serán reforzadas por un sistema de circuito cerrado de televisión CCTV, el mismo que será controlado permanentemente desde un centro de control de seguridad, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, para coadyuvar con esta tarea y las suyas propias.
 - 1) El sistema integrado de CCTV, debe utilizar equipos de vigilancia en colores.
 - 2) El sistema de vigilancia del CCTV, debe centrarse en los puestos de inspección y puntos de control de acceso a la parte aeronáutica, zonas de seguridad restringidas, puntos vulnerables y partes públicas, debiendo presentar una configuración secuencial para facilitar el seguimiento de las imágenes en el Centro de Control de Seguridad.
 - 3) El sistema debe ser capaz de grabar y reproducir cualquier segmento de tiempo de cualquiera de las áreas vigiladas.
 - 4) Los operadores de los controles del CCTV, deben estar debidamente capacitados conforme al programa de instrucción del aeropuerto.
 - 5) El personal operador del equipo del CCTV, no podrá permanecer por más de una hora efectuando el control de las pantallas, debe realizar rotaciones registradas en otros puestos de seguridad aeroportuaria que no impliquen limitaciones, como el caso de los operadores de máquinas de rayos X.
- e) Una descripción de los procedimientos a ejecutar debe ser incluida en el programa de seguridad, cuando el centro de control de CCTV haya detectado la intrusión o intento de acceso.
- f) Para la aplicación de medidas de protección contra ciberamenazas a estos sistemas informáticos, refiérase a la Sección 107.447 de la presente Reglamentación.

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

- a) El Explotador de Aeropuerto, otorgará acceso a las zonas de seguridad restringidas únicamente a las personas que deban ingresar por necesidad operacional y otro motivo legítimo.
 - 1) Los Explotadores de Aeronaves, son los únicos acreditados para solicitar al Explotador de Aeropuerto la otorgación de una TIAA para cualquier personal o empresa terciarizada que le preste servicios.

- b) El Explotador de Aeropuerto no podrá emitir, a ninguna persona, una tarjeta de identificación de acceso aeroportuario, a no ser que la persona haya recibido instrucción inicial referente al uso de las tarjetas de identificación aeroportuaria y periódica de concientización en Seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo al PSA del Explotador de Aeropuerto aprobado por la DGAC.
- c) Todo el personal que desempeñe funciones dentro de la parte aeronáutica, debe contar con una TIAA, la cual debe ser exhibida de forma visible en todo momento.
- d) Las TIAA serán expedidas por el Explotador de Aeropuerto, mediante un Reglamento de TIAA que incluya procedimientos para la emisión, pérdida, robo y cancelación (conforme a lo descrito en el Adjunto 3 “Modelo para el contenido mínimo de un Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario”, de la presente Reglamentación).

1) Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario.

- i) Para la emisión de una TIAA, el solicitante debe completar un Formulario de Solicitud de Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario, que contenga la siguiente información:

- 1) Nombre completo del solicitante, fecha de nacimiento y dirección de domicilio.
- 2) Datos de la empresa en la que trabaja.
- 3) Zonas a las que solicita el acceso (de acuerdo a la necesidad de ingreso por trabajo).
- 4) Nombres, direcciones, fechas y número telefónicos de empleadores con los que hubiera trabajado, durante los últimos cinco (5) años.
- 5) Notificación al solicitante que se realizará una verificación de la información con sus anteriores empleadores.
- 6) Fotografía actualizada a colores del solicitante (físico o digital).

2) Pérdida o robo de la Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario.

- i) El portador de una TIAA tiene la obligación de reportar a su empleador y al explotador del aeropuerto la pérdida o robo de la TIAA, personalmente, por teléfono o por escrito, con la finalidad de informar al personal de los puntos de control de acceso.

3) Falsificación o Adulteración de Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario.

- i) El Explotador de Aeropuerto, para emitir tarjetas de identificación de acceso aeroportuaria, deberá tomar las medidas y precauciones de seguridad para evitar la reproducción y/o falsificación que permita el uso fraudulento de dicha tarjeta. Dichas medidas, deberán ser actualizadas periódicamente.
- ii) La persona que incurra en una de las siguientes acciones, será remitida a la JESPA para su posterior remisión a las Unidades u Organismos especializados de la Policía Boliviana, para las acciones legales correspondientes, sin perjuicio de que sea puesto a consideración de la Comisión de Faltas y Sanciones:
 - 1) Proporcionar información o realizar una declaración o intencionalmente falsa en una solicitud escrita para la obtención de una TIAA.
 - 2) Realizar una reproducción o alteración para propósitos de uso fraudulento de una TIAA

- 3) Persona sorprendida en posesión de una TIAA adulterada o falsificada.
- e) La parte aeronáutica debe dividirse en zonas según las funciones que normalmente se desarrollen en ellas. Las TIAA deben indicar mediante codificación numérica o alfabética y colores a qué zona del aeropuerto tiene acceso autorizado una persona determinada, en base a la necesidad funcional en dicha zona.
- f) El Explotador de Aeropuerto, emitirá tres clases de TIAA:
- 1) Tarjeta de Identificación de acceso aeroportuario permanentes.
 - 2) Tarjeta de identificación de acceso aeroportuario temporal.
 - 3) Tarjeta de identificación de acceso aeroportuario de visita
- g) La validez de las TIAA permanente no debe ser mayor a dos (2) años, debiendo el Explotador de Aeropuerto, renovarlas con mayores medidas de seguridad, a la culminación de ese tiempo.
- h) Las TIAA temporales, se otorgarán a los técnicos y profesionales que no realizan funciones permanentes en el aeropuerto y fueron contratados por una empresa que realiza actividad dentro de la parte aeronáutica sin escolta, y cuyo contrato de trabajo sea menor a 60 días.
- i) Las TIAA temporales contarán en el anverso y reverso con la misma información que las TIAA permanentes debiendo, diferenciarlas por el color, llevando el título de "Temporal" y resaltar la validez de dicha TIAA.
- j) Las personas cuyas obligaciones dentro de la parte aeronáutica tengan una duración de hasta 8 horas, deben contar con una Tarjeta de Identificación de Visitante, la cual le permitirá el acceso con escolta hasta el área autorizada.
- k) Las TIAA para visitantes deben resaltar su denominación, mediante el color, título de la tarjeta, fecha de expiración y las áreas a las cuales se autoriza su ingreso con escolta.
- l) La escolta de personas que ingresen a la parte aeronáutica con una TIAA de visitante podrá realizarla personal del Explotador de Aeropuerto o personal de la empresa quien patrocine a la visita. El número de personas que un escolta podrá controlar, debe estar dispuesto en el PSA del aeropuerto.
- m) La TIAA de visita debe ir acompañada de un formulario de control, en el cual se describirá el nombre, la empresa, fecha y hora en la que fue otorgada, entregándose una copia al solicitante, la misma que será entregada al momento de su devolución.
- n) La devolución de las TIAA al Explotador de Aeropuerto, será una vez expirada o concluida la relación laboral.
- o) La elaboración de las TIAA debe realizarse bajo controles estrictos, incluyendo un inventario del material y equipos empleados para la producción, los cuales deben estar almacenados en un lugar seguro.
- p) El Explotador de Aeropuerto debe elaborar una carpeta de cada persona a la cual se le expidió una TIAA, con una copia de los documentos presentados y elaborados para tal fin.
- q) El reverso de la TIAA, debe contener partes pertinentes del reglamento sobre el uso de la tarjeta de identificación de acceso aeroportuario, los medios por los cuales se pueda entregar o notificar el extravío de la tarjeta de identificación e indicar que el uso indebido acarrea sanciones.

- r) Los miembros de la tripulación de las aeronaves, deben presentar una licencia aeronáutica o la tarjeta de identificación oficial de la línea aérea al momento de ingresar a una zona de seguridad restringida.
- s) Las personas que necesiten la tarjeta de identificación de acceso aeroportuario permanente, previa la recepción, deben recibir un entrenamiento sobre el objetivo de la Seguridad de la Aviación Civil; el cual debe ser efectuado, evaluado y registrado por el Explotador de Aeropuerto. El entrenamiento debe indicar:
 - 1) Reconocer una amenaza.
 - 2) Conocer los procedimientos de control de acceso.
 - 3) Reconocer cuáles son los objetos prohibidos.
 - 4) Reaccionar ante objetos desatendidos, personas, vehículos y objetos sospechosos.
 - 5) Seguir las acciones que se ejecutan ante una amenaza.
 - 6) La finalidad de las TIAA.
 - 7) La responsabilidad de los titulares de las TIAA.
 - 8) La validez y el acceso que concede la TIAA.
 - 9) La reglamentación para el uso de las TIAA.
 - 10) Las sanciones por el uso indebido de las TIAA.
- t) El Explotador de Aeropuerto debe mantener un registro de todo entrenamiento dado a cada persona a quien se le emite una tarjeta de identificación de acceso aeroportuario a áreas restringidas, hasta 180 días después de la finalización de los privilegios de acceso para esa persona.
- u) El registro de las personas que recibieron el entrenamiento estará a disposición de la DGAC, cuando esta autoridad, así lo requiera.
- v) Las TIAA deben ser entregadas personalmente a fin de poder verificar la información que contiene la tarjeta de identificación respecto al titular, como ser: fotografía, firmas, credencial del empleador, rasgos personales, etc., recepción que debe ser registrada.
- w) Ninguna persona puede utilizar una TIAA que no haya sido emitida por el Explotador de Aeropuerto.
- x) El Explotador de Aeropuerto debe mantener un registro de los documentos requeridos en el proceso de otorgación de una TIAA y mantenerlos resguardados de cada persona a quien se le emite una tarjeta de identificación de acceso aeroportuario a áreas restringidas, hasta 180 días después de la finalización de dicho proceso.

107.415 Verificación de antecedentes

- a) El Explotador de Aeropuerto es el responsable de realizar la verificación de antecedentes de las personas que contrate el propio aeropuerto y que se les otorgue una TIAA permanente para acceder sin escolta a una ZSR, las personas que apliquen controles de seguridad y las personas con acceso a información delicada de Seguridad de la Aviación Civil, antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información.
- b) El Explotador de Aeropuerto, debe realizar una nueva verificación de antecedentes de las personas que se les renueve una TIAA permanente para acceder sin escolta a una ZSR, las personas que

apliquen controles de seguridad y las personas con acceso a información delicada de Seguridad de la Aviación Civil, cada dos (2) años al momento de la renovación de la TIAA permanente.

- c) La verificación de antecedentes de los solicitantes de una TIAA permanente a quienes apliquen controles de seguridad, o quienes accedan a información delicada de seguridad de la aviación, consta de la verificación de los antecedentes policiales y personales, para determinar si la persona cumple con los criterios para obtener acceso.
- d) Los antecedentes policiales que deben verificarse se realizarán por medio de los Certificados de Antecedentes actualizados, otorgados por la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen – FELCC y Fuerza Especial de Lucha de Contra el Narcotráfico – FELCN, para extranjeros y nacionales repatriados se requerirá los antecedentes de la INTERPOL.
- e) Los antecedentes personales que debe verificar el Explotador de Aeropuerto a su personal, son la identidad de la persona por medio de un documento de identidad otorgado por el Estado y obtener referencias personales de las empresas patronales anteriores o centros académicos, como mínimo de los últimos cinco años. Las diferentes empresas y organizaciones que solicitan se otorgue una TIAA a su personal, deberán declarar en los trámites de solicitud al aeropuerto, que dicho personal ya fue sometido a la verificación de los antecedentes personales y laborales. Dichas declaraciones formarán parte de los registros que el aeropuerto conservará como parte del proceso para otorgar una TIAA.
- f) Antes de dar inicio a la comprobación de los antecedentes policiales, el Explotador de Aeropuerto debe verificar los antecedentes personales y laborales.
- g) A las personas que se consideren no aptas a raíz de toda verificación de antecedentes, se les debe negar inmediatamente la capacidad de aplicar controles de seguridad, el acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y el acceso a información delicada de Seguridad de la Aviación Civil. En consecuencia, no se otorgará ni se renovará una TIAA, si los certificados de antecedentes emitidos por la Policía Boliviana, revelen la comisión de delitos tipificados en la normativa del Estado Plurinacional de Bolivia.
- h) La verificación de antecedentes, se realizará antes de la contratación del personal que solicite ingreso a una zona restringida del aeropuerto.
- i) El personal AVSEC que en sus antecedentes policiales presente cualquier delito, debe devolver al Explotador de Aeropuerto la TIAA otorgada, en un plazo no mayor a veinticuatro (24) horas.

107.417 Procedimientos relacionados a las Tarjetas de Identificación de Acceso Vehicular

- a) Para los requisitos y autorización de circulación de vehículos en zonas de seguridad restringida, referirse al Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario, al Adjunto A de la RAB 138 y al Manual de Seguridad en Plataforma del Explotador de Aeropuerto.
- b) Ningún vehículo puede ingresar y/o circular en una zona de seguridad restringida, sin contar visiblemente con la tarjeta de acceso vehicular correspondiente, otorgada por el Explotador de Aeropuerto.
- c) El acceso a la parte aeronáutica, será permitido solo a aquellos vehículos directamente implicados en las operaciones de las aeronaves.
- d) La solicitud de una TIAV, debe realizarla el empleador o propietario de dicho vehículo justificando la necesidad operacional de la circulación en la parte aeronáutica y las áreas a las cuales requiere acceso.
- e) Las TIAV, deben contar con la siguiente información:

- 1) Placa de Control del vehículo.
 - 2) Áreas de acceso permitidas.
 - 3) Periodo de validez.
 - 4) Nombre de la empresa o institución.
 - 5) Marca y color del vehículo.
- f) La TIAV debe ser fijada permanentemente en la parte inferior del parabrisas.
- g) El material y diseño de la TIAV, debe ser difícil de quitar, alterar o falsificar.
- h) La TIAV, no exime que los ocupantes cuenten con la TIAA, ni de los controles de seguridad, que les permita ingresar a las áreas autorizadas al vehículo.
- i) Las TIAV deben ser renovadas cada 12 (doce) meses.

107.419 Inspección del personas, vehículos, mercancías y suministros que se trasladen a la parte aeronáutica

- a) Toda persona y sus pertenencias, deben ser inspeccionados antes de permitirles el ingreso a la zona de seguridad restringida. El método de inspección, debe ser igual que el empleado para la inspección de pasajeros.
- b) Los vehículos a los que se conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos que transporten antes de ingresar deben ser inspeccionados aplicando el siguiente procedimiento:
- 1) El conductor y cualquier otro ocupante del vehículo no debe permanecer en el mismo cuando se lleva a cabo la inspección.
 - 2) Las personas deben sacar sus pertenencias del vehículo y ser sometidos a procedimientos de inspección, antes de permitirles ingresar a una ZSR o abordar el vehículo.
 - 3) Se realizará la inspección de cada parte seleccionada del vehículo, conforme el nivel de riesgo del aeropuerto y medidas de seguridad establecidas en el Apéndice A “Categorización de Aeropuertos” de la presente Reglamentación.
 - 4) El conductor del vehículo, no debe tener acceso al mismo hasta que concluya la inspección.
 - 5) Están exentos de inspección los vehículos y sus ocupantes, cuando se trate de vehículos asignados para atender una emergencia o vehículos destinados a transportar altos dignatarios y vehículos de transporte de valores, previa coordinación y autorización.
 - i) Para el acceso de vehículos que transporten valores, el Explotador de Aeropuerto debe establecer acuerdos de responsabilidad en materia AVSEC.
- c) El Explotador de Aeropuerto debe asegurarse de contar con una caseta o instalación adecuada destinada exclusivamente al control de accesos de personas y vehículos, que cuente como mínimo el siguiente equipamiento y documentación:
- 1) Un Detector Manual de Metales.
 - 2) Una linterna.
 - 3) Un espejo convexo revisor para vehículos.

- 4) Iluminación interna y externa suficiente para que el Oficial de Seguridad realice eficientemente los controles e inspecciones de seguridad.
 - 5) Una copia impresa física del SOP sobre procedimientos de acceso de personas y vehículos.
 - 6) Formularios de registro de personas y vehículos que ingresan a las zonas de seguridad restringida.
- d) La tripulación de las aeronaves que requieran ingresar a la zona de seguridad restringida, deben ser inspeccionada de acuerdo al método empleado para la inspección de pasajeros.
- e) El Explotador de Aeropuerto debe asegurarse de que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas se sometan a controles de seguridad apropiados, que pueden incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro.
- f) Los materiales y suministros del aeropuerto destinados a ser utilizados, vendidos o puestos a disposición de otro modo dentro de una ZSR (por ejemplo: restaurantes, tiendas de regalos, tiendas libres de impuestos, oficinas y salones de aerolíneas, herramientas y equipos utilizados para trabajos de construcción, mantenimiento o limpieza de la estructura y servicios del aeropuerto, etc.) deben ser inspeccionados por alguno de los siguientes métodos, o una combinación de ellos:
- 1) Inspección visual;
 - 2) Registro manual;
 - 3) rayos X;
 - 4) Detección de trazas de explosivos; o
 - 5) Perros detectores de explosivos.
- g) La selección del método o métodos más adecuados para la inspección de las mercancías y suministros que ingresen a una zona de seguridad restringida, se basará en la naturaleza de los mismos, para garantizar que se detecte cualquier arma, objeto o sustancia que represente un riesgo para la seguridad de la aviación.
- h) Corresponde al Explotador de Aeropuerto, garantizar que los materiales, provisiones y suministros destinados a su transporte en vuelos de pasajeros, a su ingreso a una ZSR, estén acompañados de la correspondiente documentación y su declaración de seguridad del envío de artículos para servicios en vuelo. Ante la falta o alteración de la documentación solicitada, o signos de manipulación indebida, las provisiones y suministros destinadas al vuelo no podrán ingresar a la ZSR, a menos que se sometan a un método de inspección, similar a lo indicado en el literal (f) de esta sección.

107.420 Control y autorización de uso de artículos y objetos prohibidos en zonas de seguridad restringida

- a) Concesionarios, restaurantes y empresas de aprovisionamiento de abordó:
- 1) Los responsables de este tipo de actividades dentro de una zona de seguridad restringida, que por necesidad del desarrollo de sus funciones necesiten el uso de ciertos artículos prohibidos, deben solicitar la autorización correspondiente al Explotador de Aeropuerto justificando el uso de los mismos, que deben ser detallados en un inventario por el solicitante (Conforme al Adjunto 8 "Modelo de inventario de objetos prohibidos en ZSR", de la presente Reglamentación).

- 2) El Explotador de Aeropuerto evaluará el requerimiento y si corresponde autorizará el ingreso y uso de estos artículos.
 - 3) El Explotador de Aeropuerto debe realizar el control y verificación de estos ítems mensualmente.
- b) Instituciones, empresas y personal de aeropuerto:
- 1) Los responsables de las empresas e instituciones que desarrollan actividades administrativas y operativas dentro de una zona de seguridad restringida, que por necesidad del desarrollo de sus funciones necesiten el uso de ciertos artículos prohibidos, deben solicitar la autorización correspondiente al Explotador de Aeropuerto justificando el uso de los mismos, que deben ser detallados en un inventario por el solicitante (Conforme al Adjunto 8 “Modelo de inventario de objetos prohibidos en ZSR”).
 - 2) El Explotador de Aeropuerto evaluará el requerimiento y si corresponde autorizará el ingreso y uso de estos artículos.
 - 3) El Explotador de Aeropuerto de Aeropuerto realizará el control y verificación cada seis (6) meses de estos ítems.
- c) Personal de mantenimiento
- 1) Los trabajadores que deben acceder a una zona de seguridad restringida portando herramientas para realizar algún trabajo relacionado con su actividad laboral, en especial trabajadores destinados a mantenimiento de las instalaciones, deben obtener la tarjeta de identificación de acceso aeroportuario con un permiso especial. Para estos trabajadores y previa justificación de sus cometidos, el Explotador Aeropuerto emitirá una Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario - TIAA con una letra H de color rojo que indicará claramente su condición de trabajador autorizado a portar herramientas.

107.421 Medidas relativas para pasajeros y su equipaje de mano

- a) Los pasajeros para poder acceder a la sala de pre embarque, deben presentar documentos de viaje válidos y vigentes, conforme el nivel de riesgo y medidas de seguridad establecidas en el Apéndice A “Categorización de Aeropuertos” de la presente Reglamentación.
- b) El Explotador de Aeropuerto, establecerá medidas para asegurar que se inspeccionen a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo y su equipaje de mano, antes de ingresar a una zona de seguridad restringida y de su embarque en una aeronave para evitar que se introduzcan artículos o sustancias prohibidas.
- c) El Explotador de Aeropuerto, se asegurará de que la inspección de pasajeros sea llevada a cabo mediante el detector de metales de pórtico, detector de metales manual y/o escáneres corporales o una combinación de estos medios y procedimientos.
- d) El Explotador de Aeropuerto, se asegurará de que se empleen métodos adecuados de inspección que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que los pasajeros lleven sobre su persona o en el equipaje de mano. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera impredecible.
- e) La inspección del equipaje de mano, se llevará a cabo mediante equipos de rayos X o también podrá utilizarse una combinación con un sistema de detectores de explosivos o una combinación de estos medios y procedimientos. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera impredecible.

- f) La inspección de pasajeros y equipaje, debe ser realizada por personal de seguridad certificado por la DGAC en aplicación al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- g) En caso de fallas de los equipos tecnológicos de inspección, el Explotador de Aeropuerto debe aplicar un plan de contingencia para dar continuidad a la inspección de pasajeros y equipaje de mano.
- h) Las personas que, de conformidad a los Convenios Internacionales en el país, tengan la calidad de agente diplomático o consular deberán someterse a la inspección previa al embarque, incluido el equipaje de mano, sin vulnerar por ello sus privilegios e inmunidades. Las valijas diplomáticas precintadas que transporten, no serán sometidas a revisión manual, pero no están excluidas de la revisión mediante rayos X.
- i) En el caso de pasajeros muy importantes (VIP), estos serán tratados con un procedimiento especial, de acuerdo al PSA del Explotador de Aeropuerto, facilitando su acceso por los puntos de control de acceso de seguridad hasta la aeronave.
- j) Los oficiales de los Organismos de Seguridad del Estado, podrán efectuar inspecciones a los pasajeros y objetos de mano en un lugar separado habilitado para este efecto, a todas aquellas personas que por razones fundadas y debidamente acreditadas así lo soliciten.
- k) Se aplicarán procedimientos para la revisión de personas con necesidades especiales. Como mínimo, deben incluirse instrucciones sobre las medidas por adoptar respecto a las siguientes clases de personas:
 - 1) Bebés en sillas de ruedas, coches de bebés y niños (se requerirá el consentimiento del tutor o apoderado)
 - 2) Mujeres embarazadas.
 - 3) Personas con movilidad reducida.
 - 4) Pasajeros en sillas de rueda.
 - 5) Personas con condiciones médicas (con miembros enyesados).
 - 6) Pasajeros quienes por motivos religiosos soliciten una revisión en privado.
 - 7) Las personas que usen elementos de apoyo médico, marcapasos, prótesis ortopédicas y los discapacitados que no puedan desplazarse por sí mismos sin un apoyo de elemento auxiliar, no serán inspeccionados con equipos detectores, pero deberán someterse a una inspección manual (cacheo) por parte de efectivos de la Policía Boliviana, el que procederá teniendo en cuenta las limitaciones del caso y de ser necesario los conducirá a un lugar separado.
 - 8) Los pasajeros que transporten joyas, artículos metálicos de valor, insignias u otros objetos de similares características u otros elementos que puedan ser susceptibles de ser afectados por los equipos detectores o hacerlos reaccionar, podrán solicitar la revisión en privado.
 - 9) Todas las sillas de ruedas y camillas deben ser inspeccionadas con la máquina de rayos X si su estructura lo permite o manualmente, antes de embarcarse en una aeronave. Si el deseo de la persona es permanecer en la zona estéril con su propia silla de ruedas hasta embarcar a la aeronave, ésta será devuelta a la persona dentro de la zona estéril una vez inspeccionada.
 - 10) Los pasajeros PMR serán inspeccionados mediante los equipos de seguridad o inspección manual (cacheo) en privado por la Policía Boliviana. Todos los objetos personales y equipaje de mano, serán inspeccionados con la máquina de rayos X e inspección manual de considerarse necesario.

- 11) Cuando se tenga que inspeccionar manualmente el equipaje de mano de un pasajero no vidente, debe realizarse con un testigo presente.
 - 12) Para la inspección de los bebés y niños pequeños, estos deben pasar en brazos de los padres o tutores por el arco detector de metales, los niños más grandes deberán pasar solos y de ser necesaria una inspección manual a cargo de la Policía Boliviana, debe pedirse permiso al padre o madre para realizarla, empleando el concepto de mismo género. Nunca debe separarse al niño de los padres o tutores.
 - 13) Las sillas de paseo, coches de bebé si su estructura lo permite, objetos personales y equipaje de mano, deben inspeccionarse con la máquina de rayos X o realizarla manualmente.
 - 14) Las mujeres embarazadas deben ser sometidas a los mismos procedimientos de inspección aplicados a los demás pasajeros. Sin embargo, si una mujer en estado de gestación, expresa preocupación sobre los equipos de seguridad, puede requerir una inspección manual (cacheo) a cargo de la Policía Boliviana, la cual debe realizarse en privado.
 - 15) El Explotador de Aeropuerto, debe hacer lo posible para asegurarse que los pasajeros por cuyas creencias culturales o religiosas soliciten otro medio de inspección no constituyan una amenaza para la aviación civil.
- l) El Explotador de Aeropuerto debe tener a disposición, una lista de artículos prohibidos y restringidos en los puestos de inspección de pasajeros.
- m) El Explotador de Aeropuerto debe contar con procedimientos descritos en su PSA, para resolver alarmas de detectores de metales o artefactos sospechosos identificados en una persona y en sus manos, incluyendo los artículos de los que se hayan despojado.
- n) El Explotador 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.

107.423 Denegación de ingreso a zonas de seguridad restringidas y estériles

- a) Cualquier persona sin importar el rango, nivel, jerarquía o institución, que no permita que se realice una inspección de su persona y pertinencias y/o ponga en riesgo la Seguridad de la Aviación Civil, debe negarse su ingreso a las zonas de seguridad restringidas y estériles del aeropuerto.
- b) Estarán exentas de la inspección Presidente y Vicepresidente del Estado Plurinacional de Bolivia.

107.424 Identificación de actividades sospechosas

- a) El Explotador de Aeropuerto se asegurará que se establezcan procedimientos para ser aplicados en los aeropuertos, para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas y comportamiento anómalo de personas, que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.

107.425 Puesto de inspección de pasajeros

- a) Los puestos de inspección de pasajeros y equipajes, deben cumplir con las siguientes características:
 - 1) La configuración de los puestos de inspección debe facilitar el control de los pasajeros, evitar embotellamientos, facilitar el trabajo del personal de seguridad y facilitar la circulación de los pasajeros a fin de atender la demanda.

- 2) La configuración debe contemplar mesones antes y después de la máquina de rayos X, mesones para la inspección manual del equipaje de mano con la altura de 80 cm, largo 120 cm y ancho de 70 cm aproximadamente, para evitar que el personal de seguridad tenga que inclinarse o doblar el cuerpo, mesas y asientos para que los pasajeros reordenen sus objetos personales y vestimenta, cabinas para la inspección privada de los pasajeros y su equipaje de mano.
- 3) Los puestos de inspección deben estar provistos con el equipamiento de seguridad conforme a la categoría de aeropuerto descrito en el Apéndice A “Categorización de Aeropuertos” de la presente Reglamentación.
- 4) En los puestos de inspección debe proveerse a los pasajeros suficientes bandejas para que depositen los artículos que llevan consigo a fin de ser escaneados por la máquina de rayos X.
- 5) El puesto de inspección debe estar provisto de medios de comunicación.
- 6) Los puestos de inspección deben contar con un ambiente cómodo para el personal de seguridad y los pasajeros, debiendo contar con calefacción o aire acondicionado, buena iluminación y ventilación.

107.427 Transporte de armas de fuego y/o artículos peligrosos

- a) En el Estado Plurinacional de Bolivia, no está permitida la tenencia de armas de fuego en la cabina de pasajeros de vuelos comerciales.
- b) 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 de vuelos comerciales nacionales, en cumplimiento de su deber y función específica de la comitiva asignada, y se le permitirá de acuerdo a la norma legal en vigencia con consentimiento previo del Explotador de Aeronaves.
- c) Ninguna persona puede portar o transportar explosivos, sustancias incendiarias, armas, armas de fuego, peligrosas o mortales, objetos punzantes o cortantes con hoja de longitud superior a 6 centímetros, material u objetos contundentes, cuando:
 - 1) Se inicia la inspección de la persona o de sus pertenencias personales antes de ingresar a una zona de seguridad restringida.
- d) El PSA del Explotador de Aeropuerto, debe establecer los procedimientos para manipular y transportar armas de fuego en cumplimiento al PNSAC y el Apéndice E “Procedimiento para el transporte de armas de fuego”, de la presente Reglamentación.
- e) El Explotador de Aeropuerto, debe establecer un ambiente adecuado para asegurarse que la verificación y manipulación de armas sea llevada a cabo con seguridad y que no represente algún riesgo al público en general y el mismo cuente con una unidad de descarga segura de armas o tubos de descarga balística donde pueda aprovisionar y desaproveccionar las armas de fuego.
- f) El ambiente para aprovisionar y desaproveccionar las armas de fuego debe estar protegido, a fin de evitar cualquier riesgo al público en general.

107.429 Personal de los puestos de inspección de pasajeros

- a) El puesto de inspección de pasajeros debe estar constituido por personal de seguridad de ambos géneros, para que la inspección de los pasajeros o inspección del equipaje de mano, sea realizada por personal del mismo género a solicitud del pasajero o pasajera.

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

107.431 Inspección del personal del aeropuerto

- a) El Explotador de Aeropuerto establecerá procedimientos en su PSA para asegurar que se inspeccione al personal de los Organismos de Seguridad del Estado, Explotadores de Aeronaves, servicios del aeropuerto y cualquier otro, así como a los artículos que transporten antes de ingresar a una zona de seguridad restringida.
- b) El personal de los Organismos de Seguridad del Estado, Explotadores de Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves, servicios del aeropuerto y cualquier otro, deben despojarse de todo artículo que lleve consigo antes de someterse a la inspección con los detectores de metales, debiendo el Oficial de Seguridad identificar claramente el artículo que haya activado la alarma del detector de metales, pudiendo este inspeccionar con el detector de metales manual a quien haya activado la mencionada alarma.
- c) El personal de seguridad debe resolver las alarmas de detectores de metales o artefactos sospechosos identificados en su persona o en sus manos, incluyendo los artículos de los que se hayan despojado.
- d) El Explotador de Aeropuerto debe asegurar que se utilicen métodos de inspección adecuados, que permitan detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que personas que no sean pasajeros lleven consigo o en los artículos que transporten. Cuando dichos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera imprevisible.
- e) En el caso del Presidente, Vicepresidente del Estado Plurinacional de Bolivia, y sus escoltas (durante su misión oficial), que realicen vuelos en aeronaves de vuelos comerciales, quedan exentos de la inspección.

107.433 Inspección aleatoria de pasajeros y no pasajeros

- a) El Explotador de Aeropuerto, debe realizar una inspección manual (cacheo) aleatoria de los pasajeros, no pasajeros y sus pertenencias, que no hayan alarmado el arco de acuerdo a las medidas de seguridad descritas en el Apéndice A “Categorización de aeropuertos” de la presente Reglamentación.
- b) La inspección manual (cacheo) de los pasajeros, debe realizarla un oficial de la Policía Boliviana y del mismo género que el pasajero.
- c) La inspección manual (cacheo) de pasajeros puede realizarse en público o privado.
- d) Las cabinas donde se realice la inspección en privado, debe ser observada como testigo, por un Oficial de Seguridad del Explotador de Aeropuerto o debe contar con una cámara de CCTV.
- e) El Explotador de Aeropuerto asegurará el uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar medidas de seguridad de la aviación.

107.435 Inspección del equipaje de mano

- a) El equipaje de mano de los pasajeros, debe ser inspeccionado con una máquina de rayos X. Si el operador de la máquina no puede determinar con seguridad que el equipaje no contiene artículos prohibidos o artefactos o sustancias peligrosas debe realizarse una inspección manual.
- b) La inspección manual del equipaje de mano, debe realizarse en presencia del pasajero y de acuerdo a lo detallado en el Procedimiento Normalizado de Operación – SOP.
- c) Para efectuar la inspección manual del equipaje de mano, el oficial de seguridad debe contar con guantes, un mesón de dimensiones y altura adecuadas para facilitar la revisión.
- d) La inspección manual del equipaje de mano, debe realizarse en público sin exponer documentos privados, joyas o dinero. Si el pasajero solicita que la inspección manual se realice en privado, el oficial de seguridad debe satisfacer dicho requerimiento.
- e) El pasajero puede requerir que sea un oficial del mismo género quién realice la inspección manual del equipaje.
- f) Para la inspección del equipaje de mano por máquinas de rayos X, el pasajero debe poner en bandejas separadas todos los dispositivos del tamaño de un teléfono inteligente o más grandes (computadoras portátiles, consolas de video juegos, etc).
- g) En caso de falla del equipamiento de seguridad, el Explotador de Aeropuerto debe aplicar un plan de contingencia para la continuidad de las operaciones.

107.437 Separación de los pasajeros inspeccionados y no inspeccionados

- a) Antes de habilitar las zonas estériles, estas deben ser inspeccionadas para garantizar la condición de estéril y debe realizarse inspecciones regulares durante el día, aun cuando las operaciones sean continuas.
- b) Los pasajeros y equipajes de mano que hayan sido inspeccionados, deben mantenerse separados de personas y equipajes no inspeccionados, para protegerlos de interferencias no autorizadas. Si los pasajeros inspeccionados y su equipaje de mano, llegan a tener contacto con personas no inspeccionadas, deben ser sometidos a una segunda inspección, desalojar el público del área estéril afectada y proceder con la inspección completa de la zona, antes de permitir que pasajeros inspeccionados ingresen a la misma. Si un pasajero afectado por la mezcla con pasajeros no inspeccionados, tiene contacto con una aeronave, el Explotador de Aeropuerto debe notificar al

Explotador de Aeronaves afectada, para que realice una inspección completa de la cabina de la aeronave en cuestión.

107.439 Pasajeros en transbordo, transito o transferencia

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

107.441 Personas no admisibles, deportadas y bajo custodia oficial

- a) El Explotador de Aeropuerto, Explotador de Aeronaves y las autoridades responsables del traslado de este tipo de pasajeros, deben asegurar que, sobre estas personas se realicen los procedimientos de inspección manual (cacheo) si corresponde.
- b) El Explotador de Aeropuerto debe disponer de un sitio aislado de los demás pasajeros para que allí permanezca la persona no admisible, deportada o bajo custodia oficial hasta su embarque a la aeronave.

107.443 Artículos prohibidos y restringidos

- a) El personal de seguridad durante la inspección de pasajeros, equipaje de mano, equipaje de bodega y personal del aeropuerto debe identificar y prohibir la introducción a la zona de seguridad restringida y la aeronave los artículos prohibidos y restringidos por razones de seguridad, descritos en el Apéndice D “Elementos explosivos, materiales peligrosos, incendiarios o dispositivos destructivos” de la presente Reglamentación, establecidos en las siguientes categorías:
 - 1) **Categoría 1.** Armas de fuego, armas de fuego ligeras y otras armas — todo objeto que pueda, o que parezca que podría, lanzar un proyectil o causar lesiones.
 - 2) **Categoría 2.** Armas puntiagudas / con bordes peligrosos y objetos filosos — todo artículo puntiagudo o de cuchilla que pueda utilizarse para causar lesiones.
 - 3) **Categoría 3.** Objetos contundentes — Objetos que pueden causar lesiones por contusión o golpe.

- 4) **Categoría 4.** Herramientas de trabajo — Conjunto de instrumentos que se utilizan para desempeñar un oficio o un trabajo determinado, que puedan utilizarse bien para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave.
 - 5) **Categoría 5.** Explosivos — todo explosivo o sustancias altamente inflamables que supongan un riesgo para la salud de los pasajeros y de la tripulación o de la seguridad / protección de la aeronave o de la propiedad.
 - 6) **Categoría 6.** Sustancias químicas, tóxicas e inflamables — toda sustancia química o tóxica que constituya un riesgo para la salud de los pasajeros y de la tripulación o para la seguridad, protección de la aeronave o de la propiedad.
 - 7) **Categoría 7.** Otros materiales prohibidos en vuelos considerados de alto riesgo — Artículos de uso común pero que su transporte queda bajo responsabilidad o criterio del Explotador de Aeronaves.
 - 8) **Categoría 8.** Líquidos y geles — Toda aquella sustancia que por su composición química pudiera ser utilizado como agente reactivo para la fabricación de artefactos explosivos improvisados o de fabricación casera.
- b) Las mercancías peligrosas y artículos prohibidos que sean necesarios dentro de la parte aeronáutica para el funcionamiento y mantenimiento de las aeronaves y equipos empleados en las operaciones aeroportuarias, podrán ingresar a zonas de seguridad restringidas siempre y cuando cumplan lo establecido en la sección 107.420 de la presente Reglamentación “Control y autorización de uso de artículos y objetos prohibidos en zonas de seguridad restringida”.
 - c) Los artículos prohibidos que se encuentren en el pasajero o su equipaje de mano durante la inspección (ciertas categorías, menos armas de fuego ni explosivos) serán decomisados y almacenados en un ánfora ubicada a la vista de los pasajeros y posteriormente el Explotador de Aeropuerto elaborará un registro de los artículos prohibidos decomisados para ser presentado a la DGAC.
 - d) Los artículos prohibidos y restringidos decomisados en el puesto de inspección de pasajeros deben ser entregados oficialmente a la Policía Boliviana, para que ésta autoridad disponga de ellos.
 - e) En caso de detectarse armas de fuego, municiones y explosivos en el punto de inspección de pasajeros o punto de inspección de equipaje de bodega, previa notificación, la Policía Boliviana en servicio del aeropuerto será la responsable de su tratamiento.
 - f) Las mercancías peligrosas que sean decomisadas en el puesto de inspección de pasajeros o en el puesto de inspección del equipaje de bodega, deben entregarse al servicio de salvamento y extinción de incendios.

107.445 Inspección del equipaje de bodega

- a) En aeropuertos Categoría A, el Explotador de Aeropuerto debe realizar la inspección del 100% del equipaje de bodega que vaya a ingresar a la zona de seguridad restringida o embarcarse en una aeronave, empleando una máquina de rayos X u otros métodos de inspección. La inspección del equipaje de bodega en aeropuertos de otras categorías debe realizarse de acuerdo al Apéndice A “Categorización de Aeropuertos” de la presente Reglamentación.
- b) La inspección manual del equipaje de bodega, debe realizarse en presencia del pasajero, un representante del Explotador de Aeronaves y un miembro de la Policía Boliviana en servicio. El ambiente destinado para la inspección manual podrá contar con una cámara de CCTV. En caso de no presentarse el pasajero, el equipaje de bodega no será embarcado en la aeronave.

- 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 (reposicionamiento), la inspección manual, la inspección con canes o inspección con detector de trazas de explosivos (ETD). Las inspecciones adicionales deben estar registradas y ser realizadas con base a una evaluación de riesgo del aeropuerto.
- d) El equipaje de bodega debe ser protegido contra el acceso no autorizado desde el momento de su aceptación para su transporte, por tanto, el sistema de manipulación de equipaje y la zona de clasificación de equipaje deben estar controlados, que estará bajo responsabilidad del Explotador de Aeronaves.
- e) Las jaulas de los animales y todos los objetos que lo acompañan (bolsas de alimentos, contenedores, etc.) que se transporten como parte del equipaje de bodega, deben ser inspeccionadas sin el animal dentro en presencia del pasajero, por personal de seguridad del Explotador de Aeropuerto o Explotador de Aeronaves antes de ser facturado.
- f) La facturación del equipaje de bodega fuera del aeropuerto debe contar con procedimientos de seguridad adicionales que proporcionen el mismo nivel de seguridad que la facturación en el aeropuerto. Entre las medidas adicionales están la designación de un área protegida para la aceptación, inspección y custodia del equipaje de bodega fuera del aeropuerto, un vehículo estéril, asegurado y precintado que transporte el equipaje al aeropuerto y la recepción, conciliación con la documentación del precinto y equipajes aceptados para su transporte, la custodia y protección del equipaje hasta cargarse en la aeronave.
- g) En caso interrupción de la energía eléctrica o 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 procedimientos alternativos de inspección y manipulación del equipaje de bodega a fin de mitigar temporalmente la falla y permitir que las operaciones continúen. Los métodos alternativos para resolver problemas con el sistema de inspección del equipaje de bodega, podrán incluir:
 - 1) Desviar el equipaje de bodega a otras instalaciones de inspección del equipaje disponibles;
 - 2) Desviar el equipaje de bodega a otras instalaciones con equipos de rayos X, como por ejemplo instalaciones de inspección de carga y/o correo;
 - 3) Establecer puestos de inspección adicionales para el registro manual del equipaje de bodega en el área de inspección y clasificación de equipaje;
 - 4) Disponer de puestos de inspección de equipaje de bodega previo a los mostradores de presentación de pasajeros;
 - 5) Usar equipos de rayos X móvil; y
 - 6) Otros métodos propuestos por el Explotador de Aeropuerto, previamente aprobados por la DGAC.
- h) Los operadores de las máquinas de rayos X, no deben interpretar las imágenes por más de 30 minutos, debiendo realizar otras funciones por 60 minutos antes de volver a interpretar imágenes de la máquina de rayos X o monitorear las imágenes del CCTV.
- i) Los operadores de las máquinas de rayos X, nunca deben sentir presión para liberar un equipaje, por tanto, debe existir el número suficiente de operadores y máquinas de rayos X para inspeccionar la demanda de equipajes.

- j) La selección del equipaje de bodega por parte del Operador de rayos X debe 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.

107.447 Medidas relativas al ciberterrorismo

- a) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deben definir e identificar sus sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones y datos críticos que se empleen para los fines de la aviación civil y que, en función de una evaluación de riesgos, elabore y lleve a la práctica las medidas que correspondan para protegerlos de interferencia ilícita.

Nota: Un sistema de información se considera crítico cuando contiene o usa datos sensibles o privados y/o bienes; o su operación es indispensable para el funcionamiento seguro y protegido y la disponibilidad de las actividades de aviación.

- b) El Explotador de Aeropuerto es responsable de implementar medidas físicas y virtuales de seguridad para mitigar posibles ciberataques y proteger las redes informáticas que administra (cuya operación incluye datos críticos de seguridad de la aviación) contra el acceso, la modificación y el uso no autorizado de los datos de estas redes. Entre las redes a proteger se incluye por lo menos a aquellas que integran al sistema de control de acceso, el sistema del CCTV, el sistema de detección automática de intrusos o a los equipos de seguridad integrados en una red. Las medidas de seguridad a implementar para proteger a las redes informáticas antes citadas serán determinadas por el Explotador de Aeropuerto con base a una evaluación de riesgos.
- c) El Proveedor de los Servicios de Tránsito aéreo es responsable de implementar medidas físicas y virtuales de seguridad para mitigar posibles ciberataques y proteger las redes informáticas que administra (cuya operación incluye datos críticos de seguridad de la aviación) contra el acceso, la modificación y el uso no autorizado de los datos de estas redes. Las medidas de seguridad a implementar para proteger a las redes informáticas antes citadas serán determinadas por el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo con base a una evaluación de riesgos.
- d) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben aplicar medidas que protejan según corresponda, la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas y/o datos, cumpliendo como mínimo las siguientes características:
- 1) Proteger los sistemas y los datos contra el acceso, la modificación y el uso no autorizados;
 - 2) Evitar la falta de disponibilidad e integridad debida a fallas en la compilación de soporte lógico y/o mala utilización de configuraciones; y
 - 3) Evitar la manipulación indebida de los sistemas y sus datos.
- e) La protección física y lógica de tales sistemas deben incluir lo siguiente:
- 1) Cortafuegos y otros componentes de la red relacionados con la seguridad;
 - 2) Antivirus o similares actualizados;
 - 3) Integridad de la red;
 - 4) Políticas de contraseñas;
 - 5) Gestión de parches;

- 6) Asegurar que los centros de datos, instalaciones de comunicaciones y otros espacios en que puede estar el soporte físico, están adecuadamente protegidos mediante acceso limitado;
- 7) Limitar el número de personas con acceso autorizado y privilegios administrativos; y
- 8) Medidas de contingencia que incluyen el uso de sistemas de reserva remotos, en caso de pérdida del sistema principal.

107.449 Personas perturbadoras

- a) Se han establecido tres (3) niveles de amenaza en tierra, referidos al comportamiento de personas perturbadoras.
 - 1) **En tierra.**
 - i) *Nivel 1.* Comportamiento perturbador, incluido un comportamiento sospechoso o verbalmente amenazante.
 - ii) *Nivel 2.* Comportamiento físicamente abusivo.
 - iii) *Nivel 3.* Comportamiento que crea un peligro de muerte.
- b) **Procedimiento de respuesta.**
 - 1) El personal de tierra del Explotador de Aeropuerto, debe estar capacitado y debe aplicar los procedimientos de respuesta para cada uno de los niveles de amenaza, conforme lo descrito en el Apéndice I “Procedimientos pasajeros perturbadores e insubordinados”, de la presente Reglamentación.

107.451 Medidas de seguridad para aviación general

- a) El Explotador de Aeropuerto y los Operadores de Aviación General, deben asegurarse que los pasajeros, la tripulación, su equipaje de mano y de bodega de operaciones de aviación general, sean inspeccionados antes de ingresar a una zona de seguridad restringida.
- b) El Explotador de Aeropuerto, elaborará un PROCEDIMIENTO conforme el Adjunto 13 “Guía de orientación para controles de seguridad de la aviación civil para la aviación general en los aeropuertos comerciales” de la presente Reglamentación, para asegurar que se inspeccionen a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano y de bodega de operaciones de aviación general antes de ingresar a una zona de seguridad restringida y de su embarque en una aeronave para evitar que se introduzcan artículos o sustancias prohibidas.
- c) El Explotador de Aeropuerto, se asegurará de que la inspección de pasajeros y equipajes de operaciones de aviación general, sea llevada a cabo de conformidad con la presente Reglamentación, las medidas y requisitos de aeropuertos de Categorías A, B, y C.

Capítulo F: Medidas preventivas de Seguridad de la Aviación Civil para la carga aérea y correo**107.501 Generalidades**

- d) Sin perjuicio de los controles que realizan los Organismos de Seguridad del Estado e Instituciones de control fronterizo, en el marco de sus competencias, el Explotador de Aeropuerto en aeropuertos de Categoría A, es responsable de implementar las medidas de control e inspección de Seguridad de la Aviación Civil que se apliquen a la carga aérea, los paquetes de mensajería, las encomiendas y el correo, previniendo cualquier acto de interferencia ilícita que puedan afectar a las operaciones de la aviación civil.

107.503 Seguridad de la carga aérea, encomiendas de mensajería, paquete expreso y correo

- a) El Explotador de Aeropuerto en aeropuertos de Categoría A, dispondrá de 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.
- b) El Explotador de Aeropuerto como responsable de la Seguridad de la carga aérea, encomiendas de mensajería, paquetes expresos y correo, deberá contar con procedimientos, equipamiento y personal de seguridad AVSEC suficiente.

107.505 Responsabilidades para el transporte de carga aérea y correo

- a) El Explotador de Aeronaves en aeropuertos de Categoría A, se asegurará que no acepten transportar carga aérea ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que el Explotador de Aeropuerto haya aplicado la inspección u otros controles de seguridad.
- b) En el Estado Plurinacional de Bolivia el único responsable de la seguridad de la carga y el correo, es el Explotador de Aeropuerto en aeropuertos de Categoría A y debe cumplir con lo siguiente:
1. Elaborar y aplicar procedimientos y medidas de seguridad de la carga aérea y correo e incluir las mismas en su PSA, para satisfacer los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana correspondiente.
 2. 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 aérea y correo.
 3. 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.
 4. Realizar la inspección y/o requisa previa a su embarque, de todo envío de carga, correo, encomiendas de Mensajería y Paquete Expreso.
 5. Asegurar que la carga aérea y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes que el Explotador de Aeronaves los cargue en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.
 6. Asegurar que la carga aérea y correo que serán transportados en una aeronave comercial se encuentre protegidos de interferencias no autorizadas mediante el uso de contenedores cerrados y precintados.

7. Asegurar que la inspección de la carga aérea y correo se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados tomando en cuenta el carácter del envío.
8. Los requisitos contemplados son aplicables para las aeronaves de pasajeros como para las aeronaves exclusivamente de carga.
9. Los requisitos aceptables y específicos para los distintos tipos de técnicas de detección de la amenaza cuyo propósito sea detectar uno o más componentes de un IED son:
 - a) Registro manual y visual
 - b) Equipo de rayos X de carga
 - c) Detector de trazas explosivas (ETD)
- c) El Explotador de Aeropuerto en aeropuertos de Categoría A, debe contar con un requisito para que se disponga de inmediato de más de un método de inspección en los casos en que un único método de inspección no sea suficiente para todos los tipos de carga aérea y correo.
- d) Asegurarse de que la carga aérea y el correo que han sido confirmados y verificados hayan recibido una declaración de seguridad del envío, ya sea en formato electrónico o por escrito, que acompañe la carga aérea y el correo a lo largo de toda la cadena de suministro segura de acuerdo al "Modelo de Declaración de Seguridad del Envío" descrito en el Adjunto 13 de la presente Reglamentación.
- e) El Explotador de Aeronaves será la entidad responsable originar una declaración de seguridad para la carga aérea y el correo que hayan sido confirmados y verificados previa aceptación y posteriormente firmada por el Explotador de Aeropuerto.
- f) Designar oficiales de seguridad de carga.
- g) Contratar, seleccionar y capacitar apropiadamente un número suficiente de personal administrativo y operativo, ya sea interno o subcontratado para sus operaciones de acuerdo a los requisitos nacionales.
- h) Contratar, seleccionar, capacitar y certificar a un Jefe de Seguridad interno para las operaciones de acuerdo a los requisitos nacionales.
- i) Para la instrucción y contratación del personal de seguridad de la carga y correo, cumplir con los requisitos nacionales descritos en el PNISAC y el Capítulo G y H del presente reglamento.

107.507 Carga o correo de alto riesgo

- a) El Explotador de Aeropuerto en aeropuertos de Categoría A debe asegurar que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.
- b) 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:
 1. Hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil.
 2. La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o
 3. 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.

- c) 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 del Estado, al respecto dichas Instituciones podrán identificar y aplicar mayores medidas de seguridad de la aviación de la carga y correo de riesgo elevado antes de ser embarcado en una aeronave, dicha responsabilidad se encuentra bajo el Explotador de Aeronaves, quien puede solicitar apoyo y/o información de:
 - 1. Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico (FELCN)
 - 2. Aduana Nacional de Bolivia
 - 3. Servicios de Inteligencia del Estado Plurinacional de Bolivia
- d) Dentro de las medidas de seguridad adicionales que se aplicarán a la carga y correo de alto riesgo, se deben considerar por lo menos la aplicación de dos (2) o más técnicas de inspección, de acuerdo a la naturaleza del envío.
- e) El explotador de Aeronaves no deberá aceptar carga y/o correo, a menos que esta haya sido sometida a una inspección de acuerdo a los procedimientos establecidos en PSEA.
- f) No transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad.
- g) La carga y el correo de riesgo elevado deberían estar sujetos a la inspección apropiada para detectar de manera eficaz un IED o mitigar la amenaza específica asociada. Esta inspección debería incluir otros métodos de detección o medidas de seguridad reforzadas que no formen parte de las medidas de seguridad básicas. Dichos métodos de inspección y medidas de seguridad adicionales deberían ser determinados por la autoridad competente
- h) En el caso de la carga considerada de riesgo elevado, se deberían aplicar dos o más técnicas de detección de la amenaza entre las que se incluyan, de preferencia, la detección de trazas de explosivos, el escáner de rayos X o perros detectores de explosivos

107.509 Protección de la carga y correo contra interferencias no autorizadas

- a) El Explotador de Aeropuerto, debe contar con procedimientos para la protección de la carga y el correo contra interferencias no autorizadas desde el punto donde se aplica la inspección u otros controles de seguridad hasta la entrega de la carga y correo al explotador de aeronaves que incluyan como mínimo lo siguiente:
 - 1. El control de acceso a las instalaciones y almacenes, incluyendo: medidas de seguridad físicas, y Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario;
 - 2. La separación física de la carga inspeccionada de aquella no inspeccionada;
 - 3. La inspección y controles de seguridad para el personal con acceso directo a la carga y correo inspeccionados.
 - 4. Asegurarse que una vez concluida la inspección de la carga y correo, el explotador de aeronaves transporte la misma en contenedores o compartimientos cerrados y precintados hasta que sea cargada en la aeronave, para el caso de carga voluminosa que exceda el tamaño de los compartimientos deberá ser escoltada por personal AVSEC en todo momento.
 - 5. Proporcionar instalaciones seguras para la aplicación de controles de seguridad que puedan incluir la inspección, almacenamiento de envíos de carga aérea que han pasado

los controles de seguridad.

6. Demostrar el continuo cumplimiento de los requisitos de seguridad para la carga y correo mediante registros.

Capítulo G: Equipamiento de Seguridad de la Aviación Civil**107.601 Generalidades**

- a) En el PSA, se detallará lo relativo al tipo, número y ubicación del equipo que se utiliza, como medidas preventivas de Seguridad de la Aviación Civil.
- b) Las instrucciones de las especificaciones, tipos y capacidades de rendimiento del equipo técnico de inspección que son aceptables para el Estado Plurinacional de Bolivia para todas las operaciones de Seguridad de la Aviación Civil, están descritas en el Adjunto 5 “Guía de Equipos y Sistemas Tecnológicos de Seguridad de la Aviación Civil” de la presente Reglamentación.
- c) El Explotador de Aeropuertos es responsable de 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 actos de interferencia ilícita en el aeropuerto.
- d) El equipamiento de seguridad a ser utilizados en un punto de control de inspección de pasajeros y de carga aérea y correo, por parte del Explotador de Aeropuerto, deben ser conforme a lo descrito en el Apéndice A “Categorización de Aeropuertos”, de la presente Reglamentación.
- e) El Explotador de Aeropuerto debe llevar un registro de las pruebas y del mantenimiento de todos los equipos de seguridad.
- f) Adquisición:
 - 1) La adquisición de nuevo equipo para seguridad de la aviación, equipo de rayos X de equipaje de mano, bodega y carga, pórticos detectores de metales, detectores manuales de metales, detectores de trazas de explosivos, *scanners* corporales y cualquier otro equipo que sea indispensable adquirir para el mejor desarrollo de las funciones de Seguridad de la Aviación Civil en el Estado Plurinacional de Bolivia, se registrará de acuerdo a la normativa nacional.
 - 2) En los contratos de nuevos equipos de Seguridad de la Aviación Civil, se debe incluir en las condiciones de compra el requisito de un conjunto de servicios técnicos de mantenimiento.
 - 3) La utilización del equipamiento de seguridad para la inspección por rayos X, detectores de metales de pórtico, manuales y otros equipos para seguridad, deben estar dentro de los parámetros de funcionamiento están descritos en el Adjunto 5 “Guía de Equipos y Sistemas Tecnológicos de Seguridad de la Aviación Civil”, de la presente Reglamentación.
- g) Calibración:
 - 1) Los equipos deben estar debidamente calibrados en sus niveles de alarma, proporcional al nivel de alerta que corresponda con el nivel de amenaza existente, conforme a lo establecido en el Adjunto 5 “Guía de Equipos y Sistemas Tecnológicos de Seguridad de la Aviación Civil”, de la presente Reglamentación.
- h) Utilización y mantenimiento:
 - 1) Todo equipo de Seguridad de la Aviación Civil, se utilizará de acuerdo con las recomendaciones del fabricante y los correspondientes procedimientos de utilización normalizados que figuran en el PSA.
 - 2) El Explotador de Aeropuerto, debe incluir en su PSA, un programa de mantenimiento preventivo, con técnicos calificados, a fin de reducir al mínimo la paralización de los equipos.

- 3) El Explotador de Aeropuerto debe realizar y mantener actualizado un cronograma de mantenimiento que asegure que todo el equipamiento de seguridad esté operativo y en forma óptima.

107.603 Detector de metales de pórtico

- a) Todos los detectores de metales de pórtico (WTMD), serán operados por personal certificado por la AAC.
- b) Los WTMD utilizados, serán capaces de detectar un trozo de metal de prueba (OTP) y alarmar en una prueba operacional al nivel del tobillo, cintura y pecho. El trozo de metal de prueba debe simular la densidad de un arma de fuego pequeña y de un objeto punzocortante mediano.
- c) El mantenimiento de los detectores de metales de pórtico, será realizado por personal competente y entrenado convenientemente de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.
- d) Antes de ser habilitado un WTMD al comienzo del día o luego de haber estado fuera de servicio, debe realizarse la prueba de ensayo de puesta en servicio utilizando una pieza de ensayo (OTP), cuyo resultado debe ser coincidente con el umbral mínimo establecido de acuerdo con los parámetros de funcionamiento descritos en el Adjunto 5 "Guía de Equipos y Sistemas Tecnológicos de Seguridad de la Aviación Civil", de la presente Reglamentación.
- e) El detector de metales de pórtico, debe estar calibrado de acuerdo al nivel de amenaza del aeropuerto.
- f) El Explotador de Aeropuerto, debe llevar adelante un registro de las pruebas de ensayo de puesta en servicio y los resultados de todos los detectores de metales de pórtico del aeropuerto.

107.605 Detector de metales manual

- a) Todas las unidades de Detectores de Metales Manual (HHMD), serán operadas por personal certificado por la AAC.
- b) El mantenimiento de las HHMD será realizado por personal competente y entrenado convenientemente de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante y acuerdo con los parámetros de funcionamiento descritos en Adjunto 5 "Guía de Equipos y Sistemas Tecnológicos de Seguridad de la Aviación Civil", de la presente Reglamentación.
- c) Los Oficiales de Seguridad encargados de operar las HHMD, realizarán pruebas operacionales inmediatamente antes de usarlas, a cualquier hora.
- d) En caso de no contar con el HHMD habilitados para el funcionamiento en el punto de inspección, independientemente de las causas de su inhabilitación, se procederá al registro manual (cacheo) por parte de la Policía Boliviana.
- e) Se debe llevar un registro de las pruebas y del mantenimiento para todos los HHMD.

107.607 Equipos de rayos X

- a) El equipo de rayos X para equipaje de mano, equipaje de bodega y carga, debe contar con una cuña graduada de cables (Step Wedge) o una pieza de ensayo combinada (CTP).
- b) Al poner el equipo de rayos X en funcionamiento, el Operador de rayos X debe realizar una prueba de operatividad con la cuña graduada de cables (Step Wedge) o con la pieza de ensayo combinada (CTP), de acuerdo con los parámetros de funcionamiento descritos en Adjunto 5 "Guía

de Equipos y Sistemas Tecnológicos de Seguridad de la Aviación Civil”, de la presente Reglamentación.

- c) Los equipos de rayos X que no cumplan con los requerimientos establecidos, deben ser puestos fuera de servicio y registrados en el formulario correspondiente.
- d) En el caso de una falla o corte de energía en el equipo de rayos X, se debe proceder a la inspección manual del equipaje.
- e) El mantenimiento de los equipos de rayos X, debe ser realizado por personal competente y entrenado convenientemente, de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante.
- f) El mantenimiento del equipamiento utilizado para mantener los controles de seguridad del aeropuerto es responsabilidad del Administrador de aeropuerto.
- g) Cada Operador de rayos X, debe estar provisto de un dosímetro personal, el cual será evaluado periódicamente por un instituto radiológico acreditado por el Estado.
- h) El Explotador de Aeropuerto debe implementar un Programa de Mantenimiento, de todos los equipos de rayos X, que sean utilizados para la inspección de Seguridad, el cual estará descrito en su PSA.
- i) El personal que cumpla funciones como Operador de rayos X, debe someterse a un examen médico visual, cada doce (12) meses.
- j) Para utilizar un sistema de rayos X inmediatamente después de que el sistema fue inicialmente instalado, o después que haya sido trasladado de un lugar a otro debe demostrar que el sistema cumple con los parámetros de funcionamiento establecidos por el fabricante y aceptados por la DGAC.

107.609 Detector de trazas de explosivos

- a) Si el Explotador de Aeropuerto implementa equipos detectores de trazas de explosivos (ETD), este equipo debe poder recoger y analizar trazas de partículas presentes y señalar mediante una alarma la presencia de explosivos. El material consumible no se utilizará más allá de las recomendaciones del fabricante o si el rendimiento de dicho material se ha deteriorado con el uso o ha intervenido en un proceso de inspección cuyo resultado fue una alarma del equipo.
- b) Cuando el Explotador de Aeropuerto implemente un ETD para inspeccionar en forma complementaria a los equipajes de mano o bultos, el proceso de recolección de muestras incluirá la toma de muestras dentro y fuera del equipaje o bulto, así como de su contenido.

107.611 Operación y mantenimiento del equipamiento de seguridad

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

107.613 Sistemas TIP

- a) Los Explotadores de Aeropuertos de Categoría “A”, deben asegurar que las máquinas de rayos X que sean empleadas para realizar la inspección del equipaje de mano y de bodega, cuenten con un sistema TIP y que el operador de cualquier máquina de rayos X, cuando inicie su turno, ingrese con un código de identificación único, al cual se asociará los resultados que se obtengan del sistema TIP.
- b) El sistema TIP del equipo de rayos X antes citado, no debe interferir en el funcionamiento normal ni en la operación del equipo de rayos X. Este sistema debe retroalimentar a los operadores con mensajes de notificación de los resultados de identificación de las imágenes virtuales del sistema TIP, y poder generar reportes de los resultados de identificación de las imágenes virtuales del sistema TIP por cada operador de la máquina de rayos X. La descarga y visualización de los resultados del sistema TIP estará restringido al personal autorizado del Explotador de Aeropuerto y la DGAC.
- c) La biblioteca de imágenes del sistema TIP será no menor a 500 imágenes. Las imágenes antes descritas deben incluir representaciones realistas de armas de fuego, artículos punzo cortantes, artefactos explosivos ensamblados y también de sus componentes.
- d) Los resultados obtenidos por cada operador del equipo de rayos X en el sistema TIP serán registrados en forma mensual por parte del Explotador de Aeropuerto como parte de su programa de control de calidad, a fin de identificar si se requiere un incremento en las horas de entrenamiento con el objetivo de mejorar sus niveles de detección y adaptar la instrucción de los operadores con base a las deficiencias observadas.
- e) El Explotador de Aeropuerto debe conservar los análisis efectuados sobre los resultados del sistema TIP de los últimos doce (12) meses.
- f) En el caso de que el sistema TIP sea administrado de manera remota, el Explotador de Aeropuerto debe proteger la misma contra ciberataques.

Capítulo H: Clasificación, competencias y parámetros de trabajo del personal de Seguridad de la Aviación Civil**107.701 Oficina y clasificación del personal de Seguridad de la Aviación Civil**

- a) El Explotador de Aeropuerto debe establecer una oficina de Seguridad de la Aviación Civil en cada aeropuerto bajo su administrativo, con dependencia directa de la Máxima Autoridad de cada aeropuerto.
- b) Cada Oficina de Seguridad de la Aviación Civil de cada aeropuerto, debe contar con el siguiente personal AVSEC:

- 1) Personal de Coordinación y Supervisión.

- i) Un (1) Coordinador(a) de Seguridad de la Aviación Civil.

Entre sus principales responsabilidades están:

- 1) Establecimiento y actualización del PSA, para asegurar el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil – PNSAC.
 - 2) 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.
 - 3) La supervisión y coordinación de la aplicación de todos los controles, medidas y procedimientos de seguridad aprobados a nivel aeropuerto.

- ii) Un (1) Jefe de Seguridad de la Carga Aérea y Correo en aeropuertos Categoría A.

Entre sus principales responsabilidades están:

- 1) Elaborar, aplicar, planificar y actualizar las medidas de seguridad de la carga aérea y correo y la cadena de suministro segura para incluir al PSA.
 - 2) Enlace con todas las partes involucradas en la cadena de suministro de la carga aérea y correo a nivel del aeropuerto, incluyendo los Explotadores de Aeronaves que prestan servicios desde el aeropuerto.
 - 3) La supervisión y coordinación de la aplicación de todos los controles, medidas y procedimientos de seguridad de la carga aprobados a nivel nacional.

- iii) Supervisores(as) de Seguridad.

- 2) Personal de Inspección.

- i) Operadores(as) de rayos X.
 - ii) Oficiales de Seguridad (personal masculino y femenino)

107.703 Competencias del personal de Seguridad de la Aviación Civil

- a) El personal de seguridad del Explotador de Aeropuerto y del Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe ser cuidadosamente seleccionado, capacitado y evaluado para asegurar que posee las cualificaciones, competencias y conocimientos requeridos para obtener la certificación y cumplir con las funciones de acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, PSA, PSATM y la presente Reglamentación.

107.705 Parámetros generales de trabajo para el personal de Seguridad de la Aviación Civil

- a) El Explotador de Aeropuerto debe asegurar que las personas que apliquen controles de seguridad posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones, hayan sido correctamente seleccionadas y recibido instrucción apropiada.
- b) El Explotador 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, 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.
- c) El Explotador de Aeropuerto, una vez que haya contratado el personal de Seguridad de la Aviación Civil, debe:
 - 1) Instruir al personal en los cursos que requiere, para el cumplimiento de sus funciones.
- d) El Explotador 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.
- e) El Explotador de Aeropuerto, no puede contar con personal que realice funciones de Seguridad de la Aviación Civil, que no haya cumplido con (a), (b) y (c).

107.707 Parámetros específicos de trabajo para el personal de Seguridad de la Aviación Civil

- a) Coordinador(a) de Seguridad.
 - 1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
 - 2) Debe estar designado por el Explotador de Aeropuerto (tanto alterno como titular), como Coordinador de Seguridad en su PSA, la designación debe incluir su nombre y una descripción de los medios por los cuales podrá ser contactado las 24 horas. El Coordinador debe ser el contacto primario del Explotador del Aeropuerto para actividades relacionadas con seguridad y comunicaciones con la DGAC, el Comité Aeroportuario de Seguridad y ante un eventual acto de interferencia ilícita.
 - 3) No podrá ejercer otra función que no esté relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.
 - 4) Toda designación o cambio de Coordinador de Seguridad debe ser notificado a la DGAC, dentro de las 48 horas producido el hecho.
 - 5) En caso de una Interferencia Ilícita, debe elaborar de inmediato un reporte por escrito del acto a la autoridad asignada y a la DGAC.
 - 6) Debe establecer en su PSA una cadena de sucesión, que cumpla con las exigencias de capacitación y experiencia comprobadas.
 - 7) Deben cumplir con los siguientes requisitos para ocupar el puesto:
 - i) Amplio conocimiento en la normativa nacional e internacional sobre la materia de Seguridad de la Aviación Civil;
 - ii) Experiencia en la elaboración de Programas de Seguridad de la Aviación Civil.

- iii) Amplio conocimiento y experiencia en la aplicación de herramientas de control de calidad en Seguridad de la Aviación Civil.
 - iv) Contar con cursos en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
 - v) Amplio conocimiento en la aplicación de la metodología de evaluación de riesgos.
- 8) Conocimientos en las áreas específicas siguientes:
- i) Sistemas de seguridad y control de acceso;
 - ii) Seguridad de aeronaves en tierra;
 - iii) Artículos restringidos y prohibidos;
 - iv) Seguridad de las Empresas de Aprovisionamiento de a bordo
 - v) Contar con la certificación de Instructor en Seguridad de la Aviación Civil, otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b) Supervisor(a) de Seguridad.
- 1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
 - 2) Cada Explotador de Aeropuerto, debe designar Supervisores(as) de Seguridad, con autoridad suficiente para asegurar la plena aplicación y el cumplimiento de los procedimientos descritos en el PSA.
 - 3) En el puesto de inspección de pasajeros, deben ser responsables de la eficiencia general de la zona de inspección de pasajeros.
 - 4) En el puesto de inspección de pasajeros, no pueden operar una máquina de rayos X, pero pueden ayudar en la evaluación de los pasajeros de riesgo y deben dar al personal, orientación sobre toda cuestión de seguridad.
 - 5) No podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.
 - 6) Deben cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el Apéndice F "Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil – PNISAC", de la presente Reglamentación.
- c) Operadores(as) de rayos X
- 1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
 - 2) El Explotador de Aeropuerto, debe designar Operadores(as) de rayos X, que apliquen el cumplimiento de los procedimientos descritos en el PSA.
 - 3) No podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.
 - 4) Mientras se encuentren operando una máquina de rayos X, no podrán ejercer otra función que no sea la de interpretación de imágenes radioscópicas y detección de objetos prohibidos y peligrosos.
 - 5) Deben ser capaces de distinguir en el monitor del equipo, los parámetros apropiados de visualización de los objetos especificados en el PSA. Donde el sistema de rayos X muestre colores, el operador debe ser capaz de percibir cada color.
 - 6) Deben ser capaces de distinguir cada color mostrado en la pantalla del monitor y explicar el significado de cada color cuando sean sujetos a actividades de fiscalización.

- 7) Deben ser capaces de escuchar y responder la voz o alarmas audibles generadas por el equipo utilizado en los puntos de verificación de seguridad, durante un ambiente de actividad cotidiana.
 - 8) Deben cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el Apéndice F “Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil – PNISAC”.
- d) **Oficiales de Seguridad.**
- 1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
 - 2) El Explotador de Aeropuerto, debe designar Oficiales de Seguridad, que apliquen los procedimientos descritos en el PSA.
 - 3) No podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.
 - 4) El Explotador de Aeropuerto, no podrá emplear a una persona para cumplir funciones en los controles de seguridad, si no cuenta con un certificado médico que acredite sus condiciones físicas óptimas (visión, audición, motricidad, etc.)
 - 5) El personal de seguridad, que cumple tareas de inspección manual o física u otras operaciones relacionadas con la inspección, debe ser capaz de realizar la revisión de forma eficiente y completa de los equipajes, contenedores, envases u otros objetos sujetos al proceso de revisión de seguridad.
 - 6) El personal de seguridad que desarrolla una revisión mediante un detector de metales manual, debe poseer suficiente destreza y habilidad para realizar estos procedimientos en todas las partes del cuerpo de las personas, realizando una tarea profesional, con el consentimiento de la persona.
 - 7) El personal de seguridad que maneja cualquier equipo de inspección, debe ser capaz de escuchar y responder la voz o alarmas audibles generadas por el equipo utilizado en los puntos de verificación de seguridad, durante un ambiente de actividad cotidiana.
 - 8) Deben poseer la habilidad de leer, hablar y escribir español, lo suficientemente bien para:
 - i) Llevar a cabo instrucciones escritas y orales, para un desempeño apropiado de las labores de revisión en los puntos de inspección.
 - ii) Leer la identificación regular en español de credenciales y tarjetas de identificación de acceso aeroportuario, boletos de avión, pases a bordo y etiquetas de artículos normalmente encontrados en el proceso de verificación.
 - iii) Brindar direcciones, comprender y responder a preguntas de personas y pasajeros sometidos a la revisión con la cordialidad que corresponde.
 - iv) Escribir los reportes de incidentes sucedidos, anotaciones en el libro de novedades y registro de formularios.
 - v) Cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el Apéndice F “Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil”, de la presente Reglamentación.
- e) **Jefe de Seguridad de la Carga Aérea y Correo (Aeropuertos Categoría A).**
- 1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.

- 2) Debe estar designado por el Explotador de Aeropuerto (tanto alterno como titular), como Jefe de Seguridad en su PSA, la designación debe incluir su nombre y una descripción de los medios por los cuales podrá ser contactado las 24 horas. El Jefe de Seguridad debe ser el contacto primario del Explotador del Aeropuerto para actividades relacionadas con seguridad y comunicaciones con la DGAC, el Comité Aeroportuario de Seguridad y ante un eventual acto de interferencia ilícita.
- 3) No podrá ejercer otra función que no esté relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.
- 4) Toda designación o cambio de Jefe de Seguridad debe ser notificado a la DGAC, dentro de las 48 horas producido el hecho.
- 5) En caso de una Interferencia Ilícita, debe elaborar de inmediato un reporte por escrito del acto a la autoridad asignada y a la DGAC.
- 6) Debe establecer en su PSA una cadena de sucesión, que cumpla con las exigencias de capacitación y experiencia comprobadas.
- 7) Deben cumplir con los siguientes requisitos para ocupar el puesto:
 - i) Amplio conocimiento en la normativa nacional e internacional sobre la materia de Seguridad de la Aviación Civil;
 - ii) Experiencia en la elaboración de Programas de Seguridad de la Aviación Civil.
 - iii) Amplio conocimiento y experiencia en la aplicación de herramientas de control de calidad en Seguridad de la Aviación Civil.
 - iv) Contar con 4 cursos mínimamente en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
 - v) Amplio conocimiento en la aplicación de la metodología de evaluación de riesgos.
 - vi) Contar con conocimiento en Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil
- 8) Conocimientos en las áreas específicas siguientes:
 - i) Sistemas de seguridad y control de acceso;
 - ii) Seguridad de aeronaves en tierra;
 - iii) Artículos restringidos y prohibidos;
 - iv) Experiencia en Seguridad de las Empresas de Aprovisionamiento de a bordo
 - v) Contar con la certificación de Instructor en Seguridad de la Aviación Civil, otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil con especialidad en carga y correo
 - vi) Contar con el Curso de Seguridad de la Carga Aérea
 - vii) Contar con conocimiento en Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil
 - viii) Contar con el Curso de Inspector Nacional
 - ix) Contar con el Curso de Operador de Rayos X
 - x) Contar con el Curso de Supervisor de Seguridad
 - xi) Contar con experiencia como Oficial de Seguridad de Aeropuerto mínimamente 5 años
 - xii) Contar con experiencia como Operador de Rayos X mínimamente 5 años
- f) Supervisor(a) de Seguridad de la Carga Aérea y Correo (Aeropuertos Categoría A).
 - 1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
 - 2) Cada Explotador de Aeropuerto, debe designar Supervisores(as) de Seguridad, con autoridad suficiente para asegurar la plena aplicación y el cumplimiento de los procedimientos de la seguridad de la carga descritos en el PSA.
 - 3) En los controles de seguridad de la carga, deben ser responsables de la eficiencia general del sector

- 4) En el puesto de inspección de la carga, no pueden operar una máquina de rayos X, pero pueden ayudar en la evaluación de la carga de alto riesgo y deben dar al personal, orientación sobre toda cuestión de seguridad.
 - 5) No podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.
 - 6) Deben cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el Apéndice F “Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil – PNISAC”, de la presente Reglamentación.
- g) Operadores(as) de rayos X de Carga Aérea y Correo (Aeropuertos Categoría A)
- 1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
 - 2) El Explotador de Aeropuerto, debe designar Operadores(as) de rayos X de carga, que apliquen el cumplimiento de los procedimientos descritos en el PSA.
 - 3) No podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.
 - 4) Mientras se encuentren operando una máquina de rayos X de carga, no podrán ejercer otra función que no sea la de interpretación de imágenes radioscópicas y detección de objetos peligrosos.
 - 5) Deben ser capaces de distinguir en el monitor del equipo, los parámetros apropiados de visualización de los objetos especificados en el PSA. Donde el sistema de rayos X de carga muestre colores, el operador debe ser capaz de percibir cada color.
 - 6) Deben ser capaces de distinguir cada color mostrado en la pantalla del monitor y explicar el significado de cada color cuando sean sujetos a actividades de fiscalización.
 - 7) Deben ser capaces de escuchar y responder la voz o alarmas audibles generadas por el equipo utilizado en los puntos de verificación de seguridad, durante un ambiente de actividad cotidiana.
 - 8) Deben cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el Apéndice F “Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil – PNISAC”.
- h) Oficiales de Seguridad de Carga Aérea y Correo (Aeropuertos Categoría A)
- 1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
 - 2) El Explotador de Aeropuerto, debe designar Oficiales de Seguridad de carga, que apliquen los procedimientos descritos en el PSA.
 - 3) No podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.
 - 4) El Explotador de Aeropuerto, no podrá emplear a una persona para cumplir funciones en los controles de seguridad, si no cuenta con un certificado médico que acredite sus condiciones físicas óptimas (visión, audición, motricidad, etc.)
 - 5) El personal de seguridad, que cumple tareas de inspección manual o física u otras operaciones relacionadas con la inspección de la carga, debe ser capaz de realizar la revisión de forma eficiente y completa de los contenedores u otros objetos sujetos al proceso de revisión de seguridad de la carga y correo
 - 6) El personal de seguridad que desarrolla una revisión mediante un detector de metales manual, debe poseer suficiente destreza y habilidad para realizar estos procedimientos en todas las

partes del cuerpo de las personas, realizando una tarea profesional, con el consentimiento de la persona.

- 7) El personal de seguridad que maneja cualquier equipo de inspección, debe ser capaz de escuchar y responder la voz o alarmas audibles generadas por el equipo utilizado en los puntos de verificación de seguridad, durante un ambiente de actividad cotidiana.
- 8) Deben poseer la habilidad de leer, hablar y escribir español, lo suficientemente bien para:
 - i) Llevar a cabo instrucciones escritas y orales, para un desempeño apropiado de las labores de revisión en los puntos de inspección.
 - ii) Escribir los reportes de incidentes sucedidos, anotaciones en el libro de novedades y registro de formularios.
 - iii) Cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el Apéndice F "Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil", de la presente Reglamentación.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo I: Contratación, Certificación y Re-certificación del personal de Seguridad de la Aviación Civil, causales para la suspensión o pérdida de Certificación, Control y Fiscalización.

107.801 Requisitos mínimos para la contratación del personal de Seguridad de la Aviación Civil

- a) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo pueden emplear a cualquier persona, si la misma cumple con los siguientes requisitos mínimos:
- 1) Hoja de vida actualizada.
 - 2) Fotocopia a color de cédula de identidad (vigente).
 - 3) Fotocopia a color de la libreta militar (varones).
 - 4) Fotocopia a color del título de bachiller.
 - 5) Tener dominio oral y escrito del idioma español.
 - 6) Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico – FELCN, vigentes y sin antecedentes policiales.
 - 7) Cumplir con lo requerido para ocupar el puesto, que se encuentra descrito en el Apéndice F “Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil – PNISAC”.
 - 8) Verificación de antecedentes personales y laborales, por parte del explotador de aeropuerto.

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

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

107.803 Certificación, Re-certificación de Oficiales de Seguridad, Operadores(as) de rayos X, Supervisores(as) de Seguridad y Coordinador(a) de Seguridad

- a) Para la Certificación del personal de Seguridad de la Aviación Civil del Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deberá cumplir con lo siguiente:
- 1) Requisitos.
 - i) Hoja de vida actualizada.
 - ii) Fotocopia a color de cédula de identidad (vigente).
 - iii) Fotocopia a color de la libreta militar (varones).
 - iv) Fotocopia a color del título de bachiller.
 - v) Tener dominio oral y escrito del idioma español.
 - vi) Fotocopia a color de certificado del curso en Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, al cual desea certificar. El curso debe haber sido autorizado por la DGAC o centros de entrenamiento reconocidos por la OACI.

- vii) Certificado original de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado original de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico - FELCN vigentes y sin antecedentes policiales.
- viii) Certificación por parte del Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, que la persona cumple con lo requerido para ocupar el puesto, que se encuentra descrito en el PNISAC.
- ix) Registro de notas, debidamente validadas por el instructor a cargo de la capacitación teórica.
- x) Registro del formulario del entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT), firmado por la persona sujeta a certificación, los responsables de la supervisión y el inspector de la DGAC a cargo de la fiscalización.
- xi) Fotografía digital a color con fondo blanco, cuadrada (la altura debe ser igual al ancho).

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

b) Procedimiento.

- 1) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo debe presentar una nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la Certificación correspondiente (Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X, Supervisor(a) o Coordinador(a) de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC). Adjuntando, la documentación descrita en el Párrafo a) 1) de la presente Sección.
 - i) La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC, realizará una verificación de los documentos entregados por el Explotador de Aeropuerto.
 - ii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de diez (10) días hábiles, para su corrección por parte del Explotador de Aeropuerto, quien iniciará un nuevo proceso de solicitud de Certificación.
 - iii) De no existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, la Dirección General de Aeronáutica Civil, se pronunciará emitiendo la certificación correspondiente (Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X o Supervisor(a) de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC) vigente por cuatro (4) años.
- c) Para la Re-certificación del personal de Seguridad de la Aviación Civil del Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deberá cumplir con los siguientes requisitos.
 - 1) Requisitos.
 - i) Hoja de vida actualizada.
 - ii) Fotocopia a color de la cédula de identidad (vigente).
 - iii) Fotocopia a color del Certificado o Certificados de los Cursos de refrescamiento en Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, al cual desea re-certificar. Los cursos deben haber sido autorizados por la DGAC.

- iv) Certificado original de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado original de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico - FELCN vigentes y sin antecedentes policiales.
 - v) Registro de notas, debidamente validadas por el instructor a cargo de la capacitación teórica.
 - vi) Fotografía digital a color con fondo blanco, cuadrada (la altura debe ser igual al ancho).
 - vii) En caso de Instructores de Seguridad de la Aviación Civil, Fotocopia a color del Certificado del Curso que haya dictado, al cual desea re-certificar.
- d) Procedimiento.
- 1) Treinta (30) días hábiles antes de expirar la certificación correspondiente (Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X, Supervisor(a) o Coordinador(a) de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, el Explotador de Aeropuerto, debe presentar una nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la respectiva re-certificación. Adjuntando, la documentación descrita en el Párrafo c) 1) de la presente Sección.
 - 2) La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC, realizará una verificación de los documentos entregados por el Explotador de Aeropuerto.
 - 3) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de quince (15) días hábiles para su corrección por parte del Explotador de Aeropuerto, quien iniciará un nuevo proceso de solicitud de re-certificación.
 - 4) Cumplidos los requisitos se emitirá la recertificación, por un periodo de cinco (5) años.

107.805 Causales para la suspensión o pérdida de Certificación como Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X, Supervisor(a) de Seguridad o Coordinador(a) de Seguridad

- a) El poseedor de una Certificación como Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X, Supervisor(a) de Seguridad o Coordinador(a) de Seguridad perderá la misma si no ha recibido un curso de refrescamiento en un (1) año calendario o no ha realizado funciones en Seguridad de la Aviación Civil de forma continua en un periodo de seis (6) meses calendario, debiendo solicitar una certificación tal como se indica en la sección 107.705 a) de la presente Reglamentación.
- b) En caso de detectarse, mediante actividades de fiscalización de seguridad, la presentación de deficiencias en el cumplimiento de sus funciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil, procederá a la suspensión temporal o revocación definitiva de la certificación otorgada.
- c) En caso de detectarse incumplimiento en la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en la presente reglamentación y en el PSA.
- d) En caso de que la Comisión de Faltas y Sanciones, así lo establezca.
 - 1) En caso de que se encuentre en un proceso investigativo, el funcionario sujeto de la misma realizará trabajos administrativos.

107.807 Control y Fiscalización

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

107.809 Certificación, Re-certificación, Habilitación de nueva Especialidad y Convalidación de Instructor AVSEC

a) Certificación.

1) Requisitos.

- i) Hoja de vida actualizada.
- ii) Fotocopia a color de la cédula de identidad (vigente).
- iii) Fotocopia a color de la libreta militar (varones).
- iv) Fotocopia a color del título de bachiller.
- v) Tener dominio oral y escrito del idioma español.
- vi) Certificado del “Curso Instructores en Seguridad AVSEC”, impartido por un centro o Instructor aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil o centros de entrenamiento reconocidos por la OACI.
- vii) Certificado del curso de la especialidad en la que se pretenda habilitar, demostrando experiencia de trabajo de 1 (un) año, en tareas referidas a la especialidad solicitada.
- viii) Experiencia de trabajo en Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, mínima de dos (2) años, demostrados con certificados de trabajo o documentos equivalentes.
- ix) Certificado original de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado original de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico – FELCN, vigentes y sin antecedentes policiales.
- x) Fotografía digital a color con fondo blanco, cuadrada (la altura debe ser igual al ancho).

2) Procedimiento.

- i) El solicitante a una Certificación de Instructor de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, deberá presentar nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando su respectiva certificación. Adjuntando, la documentación descrita en el párrafo 1) de la presente Sección.
- ii) La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC, realizará una verificación de los documentos entregados por el solicitante.
- iii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de diez (10) días hábiles, para su corrección por parte del solicitante, quien iniciará un nuevo proceso de solicitud de certificación.
- iv) Habiendo cumplido con todos los requisitos, se fijará fecha para el examen teórico en un plazo no mayor a los quince (15) días calendario, conforme a lo siguiente:
 - 1) El examen teórico se desarrollará en la modalidad presencial o virtual apoyado por las tecnologías de la información y comunicación.
 - 2) El postulante debe obtener una calificación mínima de 80 %, para aprobar el examen teórico.

- 3) En caso de reprobación este examen, se autorizará una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores.
 - 4) Si el solicitante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, debiendo esperar tres (3) meses calendario para efectuar una nueva solicitud.
 - v) En caso de aprobar el examen teórico, estará habilitado para el examen práctico y se fijará fecha en un plazo no mayor a los quince (15) días calendario, conforme a lo siguiente:
 - 1) El examen práctico se desarrollará en la modalidad presencial o virtual apoyado por las tecnologías de la información y comunicación.
 - 2) El Tribunal Evaluador elegirá un número aleatorio (manual o virtual) sobre la cantidad de módulos de la especialidad solicitada que el postulante ha decidido exponer para la evaluación práctica.
 - 3) El Tribunal Evaluador determinará un tiempo comprendido entre 15 a 30 minutos para que el postulante pueda realizar su presentación.
 - 4) Concluida la presentación del postulante, el Tribunal Evaluador realizará preguntas al postulante en condiciones de “participantes” y “evaluadores”
 - 5) El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80 %, en el examen práctico.
 - 6) En caso de reprobación el examen práctico, se autorizará al solicitante una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores, conforme a lo siguiente:
 - A. Exposición y defensa de un módulo (por sorteo) del Curso AVSEC de la especialidad solicitada; ante el mismo tribunal designado en el primer examen práctico, por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - B. El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80%, en la segunda instancia del examen práctico.
 - C. Si el solicitante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, debiendo esperar tres (3) meses calendario para efectuar una nueva solicitud.
 - vi) En caso de haber aprobado el examen práctico, el solicitante deberá completar un total de cinco (5) horas académicas bajo la figura de “entrenamiento en el aula”, bajo la supervisión y evaluación de un Inspector AVSEC de la DGAC, certificado como instructor o un instructor debidamente certificado por la DGAC.
 - vii) Finalmente, y cumplido todo lo anterior en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, la Dirección General de Aeronáutica Civil, se pronunciará emitiendo una certificación como Instructor AVSEC con la especialidad solicitada, vigente por cuatro (4) años.
- b) Recertificación.
- 1) Requisitos.
 - i) Hoja de vida actualizada.
 - ii) Fotocopia a color de cédula de identidad (vigente).

- iii) Certificado de un Curso, Taller o Seminario en Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, aprobada y/o reconocido por la Dirección General de Aeronáutica Civil o centros de entrenamiento reconocidos por la OACI, dentro los últimos cinco (5) años.
 - iv) Certificado o documentación equivalente de los cursos impartidos en la especialidad a re-certificar, los cuales deben contar con el respaldo de la aprobación por la Dirección General de Aeronáutica Civil, dentro los últimos cinco (5) años.
 - v) Certificado original de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen - FELCC y Certificado original de Antecedentes de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico - FELCN (vigentes).
 - vi) Fotografía digital a color con fondo blanco, cuadrada (la altura debe ser igual al ancho).
- 2) El solicitante a una re-certificación como Instructor AVSEC, debe dirigir nota al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la re-certificación como Instructor AVSEC y adjuntando la documentación descrita en el Párrafo a) 1) de esta Sección.
- i) La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC, realizará una verificación de los documentos entregados por el solicitante, cumplidos los requisitos se emitirá la re-certificación como Instructor AVSEC, por un periodo de cinco (5) años.
 - ii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de diez (10) días hábiles para su corrección por parte del solicitante, quien iniciará un nuevo proceso de solicitud de re-certificación.
- c) Habilitación para nueva especialidad.
- 1) Requisitos.
- i) Certificación de Instructor AVSEC (vigente).
 - ii) Certificado del Curso de la especialidad que se pretenda habilitar.
 - iii) Demostrar una experiencia de trabajo de un (1) año en tareas referidas a la especialidad solicitada.
- 2) Procedimiento.
- i) Presentar nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando una habilitación para nueva especialidad y adjuntando la documentación descrita en el Párrafo b) 1) de la presente Sección.
 - ii) La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC, realizará una verificación de los documentos entregados por el solicitante.
 - iii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de diez (10) días hábiles, para su corrección por parte del solicitante, quien iniciará un nuevo proceso de solicitud de nueva especialidad.
 - iv) Habiendo cumplido con los requisitos, se fijará fecha para el examen teórico, conforme a lo siguiente:
 - 1) El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80 %, para aprobar el examen teórico.

- 2) En caso de reprobación este examen, se autorizará una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores.
- 3) Si el solicitante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, debiendo esperar tres (3) meses calendario para efectuar una nueva solicitud.
- v) En caso de haber aprobado el examen teórico, estará habilitado para el examen práctico, conforme a lo siguiente:
 - 1) Exposición y defensa de un módulo (por sorteo) del Curso AVSEC de la nueva especialidad solicitada; ante un tribunal que designará la Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - 2) El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80%, en el examen práctico.
 - 3) Posterior al examen en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, la Dirección General de Aeronáutica Civil, se pronunciará emitiendo la certificación como Instructor AVSEC incluyendo la nueva especialidad solicitada, misma que estará vigente hasta la fecha de expiración de la certificación como Instructor AVSEC.
 - 4) En caso de reprobación el examen práctico, se autorizará al solicitante una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores, conforme a lo siguiente:
 - A. Exposición y defensa de un módulo (por sorteo) del Curso AVSEC de la nueva especialidad solicitada; ante el mismo tribunal designado en el primer examen práctico, por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - B. El solicitante debe obtener una calificación mínima de 80%, en la segunda instancia del examen práctico.
 - 5) Si el solicitante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, debiendo esperar tres (3) meses calendario para efectuar una nueva solicitud.
- 3) Convalidación.
 - i) El solicitante extranjero a una convalidación como Instructor AVSEC, debe cumplir con lo establecido en la Capítulo H, Sección 107.711, Párrafo a) 1) Requisitos.

107.811 Causales para la pérdida de Certificación como Instructor AVSEC

- a) Un poseedor de una certificación de Instructor AVSEC, perderá la misma si no ha impartido instrucción en cinco (5) años calendario debiendo solicitar una certificación tal como se indica en la Capítulo H, Sección 107.711, párrafo a).
- b) En caso de detectarse, mediante inspecciones o auditorías de fiscalización, la presentación de deficiencias en el proceso de Capacitación, la Dirección General de Aeronáutica Civil, procederá a la suspensión temporal o revocación definitiva de la certificación otorgada.
- c) Si la Certificación de Instructor AVSEC ha expirado y el interesado no se ha presentado para su re-certificación, no podrá impartir ninguna capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil, hasta que cumpla lo indicado en la Capítulo H, Sección 107.711, Párrafo b).

107.813 Control y fiscalización

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

107.815 Extravío, robo o deterioro de certificación del personal o del instructor de Seguridad de la Aviación Civil

- a) En caso de extravío, robo o deterioro de una certificación del personal o del instructor de Seguridad de la Aviación Civil, el interesado debe solicitar un duplicado a la Dirección General de Aeronáutica Civil, adjuntando la denuncia a la FELCC o la certificación deteriorada según corresponda.

Capítulo J: Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación Civil**107.901 Generalidades**

- a) El Explotador de Aeropuerto, debe cumplir con lo establecido en su Programa de Instrucción en aplicación del Apéndice F “Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil – PNISAC” de la presente Reglamentación.
- b) El Explotador de Aeropuerto, no podrá realizar cursos iniciales o de refrescamiento de Seguridad de la Aviación Civil, sin que los mismos hayan sido aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

107.903 Requisitos para la aprobación

- a) Especificar el nombre del curso inicial o de refrescamiento, las fechas y el lugar de realización.
- b) Especificar el justificativo de la realización del curso.
- c) Especificar el o los nombres de los instructores que impartirán el curso, los mismos deberán estar certificados y habilitados en la especialidad a ser dictada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a lo establecido en la Capítulo H del presente Reglamento. La cantidad de instructores, será determinada conforme a lo siguiente:
 - 1) Un (1) Instructor(a), de 1 a 15 participantes.
 - 2) Dos (2) Instructores(as), de 16 a 25 participantes.
- d) Especificar el Material Didáctico Normalizado (MDN) de la OACI que será utilizado.
- e) El Explotador de Aeropuerto, podrá realizar adecuaciones al Material Didáctico Normalizado (MDN) de la OACI para una mejor instrucción, las mismas que deben estar aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) Para los cursos que no tengan Material Didáctico Normalizado (MDN) aprobado y publicado por la OACI, el Explotador de aeropuerto, debe elaborar el Manual de Referencia del Participante y la Guía del Instructor, ambos deberán estar aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- g) Especificar la nómina y la cantidad de participantes (deben estar comprendidos en un rango, como máximo de veinticinco (25)).
- h) Los cursos iniciales o de refrescamiento de Seguridad de la Aviación Civil, realizados por el Explotador de Aeropuerto, deben cumplir con los siguientes requisitos:
 - 1) Cursos presenciales.
 - i) Iluminación adecuada.
 - ii) Ventilación permanente.
 - iii) Aislada de ruidos.
 - iv) Mesas y sillas apropiadas para instrucción.
 - v) Provisto de equipos para instrucción.
 - vi) Exclusivo para instrucción.

- vii) Servicios higiénicos adecuados y cercanos al ambiente de instrucción.
- 2) Cursos virtuales.
 - i) Probar y testear la plataforma que se vaya a usar.
 - ii) Garantizar la posibilidad de interacción entre los participantes e interactividad con la plataforma y sus dispositivos.
 - iii) Ancho de banda, medidas de seguridad y disponibilidad suficientes.
 - iv) Sistema de ayuda o manual online sobre el funcionamiento de la plataforma.
 - v) Contar con herramientas para crear exámenes on-line.

107.905 Procedimiento para aprobación

- a) El Explotador de Aeropuerto debe solicitar mediante una nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la aprobación para realizar un curso inicial o de refrescamiento, adjuntando los requisitos establecidos en la Sección 107.803 del presente Reglamento, con una anticipación de diez (10) días hábiles previos al inicio del curso.
- b) Para la autorización de cursos virtuales, el Explotador de Aeropuerto deben realizar la solicitud a través del formulario de "Solicitud de aprobación de cursos e-learning", disponible en la página web oficial de la DGAC, con una anticipación de diez (10) días hábiles previos al inicio del curso.
- c) La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC, realizará una verificación de la solicitud presentada por el Explotador de Aeropuerto.
- d) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma oficial en un plazo de cinco (5) días hábiles, para su corrección por parte del Explotador de Aeropuerto, quien iniciará un nuevo proceso de solicitud.
- e) Habiendo cumplido con los requisitos, la Dirección General de Aeronáutica Civil, aprobará oficialmente la realización del curso y designará un Responsable de Fiscalización, para verificar el desarrollo del mismo.

107.907 Fiscalización de cursos de Seguridad de la Aviación Civil

- a) El Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, realizará la fiscalización del curso en horarios y días aleatorios durante el desarrollo del mismo.
- b) Durante el desarrollo y/o finalización de la instrucción teórica y práctica, el Explotador de Aeropuerto, debe entregar a requerimiento verbal del Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, la documentación del curso (links de acceso a las plataformas, registros de asistencia, exámenes parciales y/o finales, registro de notas, etc.)
- c) Durante el desarrollo del curso, el Explotador de Aeropuerto debe atender cualquier requerimiento verbal de mejora, por parte del Responsable de Fiscalización designado por la DGAC.
- d) En caso que se detecte cualquier deficiencia o problema durante la instrucción, el Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, aplicará medidas correctivas para resolver las observaciones y cuando el caso lo amerite podrá suspender el curso.

107.909 Registro de certificados de cursos de Seguridad de la Aviación Civil

- a) Una vez concluido el curso de Seguridad de la Aviación Civil, el Explotador de Aeropuerto será responsable de aplicar y registrar los datos correspondientes de cada participante, a través de la página web oficial de la DGAC, en la sección “Registro Certificados Cursos AVSEC”.
- b) De existir observaciones en el llenado del registro en línea, la Dirección General de Aeronáutica Civil notificará de manera oficial o correo electrónico para su corrección, al responsable del Explotador de Aeropuerto, quien iniciará un nuevo proceso de registro.
- c) Concluido este proceso, la DGAC a través de la Unidad de Seguridad de la Aviación Civil enviará al correo electrónico registrado, en un plazo de cinco (5) días hábiles los Certificados del Curso en formato PDF de los participantes que hayan aprobado el proceso de instrucción.

107.911 Entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT)

- a) El personal que haya concluido un Curso de Seguridad de la Aviación Civil, debe realizar un entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT) y completar las horas mínimas requeridas contempladas en la presente Sección para el puesto según el tipo de operaciones donde desarrollará funciones. El aprobar satisfactoriamente esta etapa constituye un requisito previo para obtener la certificación de Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X, Supervisor(a) de Seguridad y Coordinador(a) de Seguridad AVSEC.
- b) Asignación de puestos de servicio.
 - 1) El postulante a Oficial de Seguridad, Operador de rayos X, Supervisor de Seguridad y Coordinador(a) de Seguridad AVSEC que haya aprobado el curso AVSEC, deberá ser asignado en los distintos puestos establecidos en el Párrafo d) de la presente Sección, completando las horas previstas para su OJT para cada puesto de servicio de servicio en forma rotativa dentro de las instalaciones aeroportuarias.
- c) Supervisión de la instrucción en el puesto de trabajo.
 - 1) La supervisión del entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT) del postulante a Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X y Supervisor(a) de Seguridad AVSEC, estará a cargo del Coordinador de Seguridad o Supervisores de Seguridad AVSEC del Explotador de Aeropuerto, quienes a su vez podrán designar personal de seguridad que tenga la certificación DGAC y con suficiente experiencia (no menor a dos años), y tendrán la responsabilidad de dar un efectivo cumplimiento al procedimiento y tiempos requeridos para el entrenamiento según las horas mínimas, descritas en el Párrafo d) de la presente Sección.
- d) Cantidad de horas mínimas de entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT).

Oficial de Seguridad				
Patrullaje y vigilancia	Inspección manual de equipajes y/o carga	Inspección de vehículos	Inspección de personas	Total horas
30 Hrs.	30 Hrs.	30 Hrs.	30 Hrs.	120 Hrs.
Operador(a) de rayos X				
Puesta en marcha y prueba CTP	Interpretación de imágenes y detección de objetos prohibidos	-	-	Total horas
10 Hrs.	30 Hrs.			40 Hrs.

Supervisor(a) de Seguridad				
Control y supervisión del personal de seguridad en instalaciones del aeropuerto	Elaboración distribución de tareas	Elaboración de informes a gerencia	Procedimientos ante emergencias y contingencias	Total horas
15 Hrs.	5 Hrs.	5 Hrs.	15 Hrs.	40 Hrs.
Coordinador(a) de Seguridad				
Coordinación de la aplicación de todos los controles, medidas y procedimientos de seguridad aprobados a nivel aeropuerto				Total horas
40 Hrs.				40 Hrs

- e) El Coordinador de Seguridad o Supervisor de Seguridad AVSEC, asignará al postulante un cronograma de turnos y puestos donde deberá constituirse a realizar el OJT previa coordinación con el Inspector AVSEC designado por la DGAC.
- f) El Coordinador de Seguridad o Supervisor de Seguridad AVSEC tendrán las siguientes responsabilidades:
- 1) Controlar que se cumpla el entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT) las horas establecidas en cada puesto designado.
 - 2) Realizar visitas constantes a los puestos de servicio en que se encuentre asignado un postulante, para determinar si están cumpliendo con los procedimientos de seguridad respectivos, de conformidad con la RAB 107, y los Procedimientos Operacionales Normalizados, previstos en el PSA, y los conocimientos adquiridos en el Curso respectivo para el Personal de Seguridad. En caso de encontrar falencias en los mismos, el responsable debe realizar la corrección correspondiente sobre la deficiencia detectada y de esta manera rectificar el procedimiento a ejecutar.
 - 3) Hará saber al postulante el progreso, fortalezas y debilidades acerca del desarrollo del entrenamiento en el puesto en el puesto de trabajo (OJT).
 - 4) Si el Coordinador de Seguridad o Supervisor de Seguridad AVSEC observa durante el desarrollo del entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT), deficiencias continuas del postulante y el avance en la aplicación de los procedimientos AVSEC no es satisfactoria, informará al inspector AVSEC de la DGAC asignado para la fiscalización, quien verificará personalmente estas insuficiencias para emitir un criterio técnico.
 - 5) Si después de lo expuesto en el inciso anterior, el postulante persiste con las deficiencias, podrá suspenderse su período de entrenamiento en el puesto de trabajo sin necesidad que concluyan el tiempo establecido. El postulante deberá iniciar nuevamente el entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT) previa coordinación con el Inspector AVSEC de la DGAC.
 - 6) Cuando se complete las horas previstas en el OJT, el Coordinador de Seguridad o Supervisor de Seguridad presentará al responsable designado por la DGAC el registro de control y desempeño, mismo que será firmado por el postulante, el Coordinador de Seguridad el Inspector AVSEC o responsable de la DGAC.

107.913 Evaluación final del entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT)

- a) Culminada las horas mínimas del entrenamiento en el puesto de trabajo OJT, el Explotador de Aeropuerto debe realizar la evaluación final del OJT.

- b) El Explotador de Aeropuerto debe tomar en cuenta para la evaluación del entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT) aspectos de Conocimiento, Aplicación Efectiva y Resolución de Problemas.
- c) Cuando se complete satisfactoriamente la evaluación del OJT, el Coordinador de Seguridad o Supervisor de Seguridad presentará al Inspector AVSEC o responsable designado por la DGAC el formulario respectivo, mismo que será firmado por el postulante, el Coordinador de Seguridad y el inspector AVSEC o responsable designado por la DGAC.

107.915 Autorización para el inicio del proceso de certificación del personal de Seguridad de la Aviación Civil (Oficial de Seguridad, Operador(a) de rayos X y Supervisor(a) de Seguridad)

- a) Concluida la evaluación final del entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT), en un plazo de cinco (5) días hábiles, el Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, comunicará al Explotador de Aeropuerto, la autorización el inicio del proceso de certificación del personal que haya aprobado el Curso AVSEC y el entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT).
- b) El Explotador de Aeropuerto, una vez recibida la comunicación oficial por parte del Responsable de Fiscalización designado por la DGAC, autorizando el inicio del proceso de certificación del personal que haya aprobado la instrucción teórica y el entrenamiento en el puesto de trabajo, debe en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles, solicitar la certificación a la DGAC, conforme al Capítulo H del presente Reglamento.
- c) Durante su proceso de certificación, el personal de Seguridad de la Aviación Civil, podrá ejercer sus funciones normalmente.
- d) Si el Explotador de Aeropuerto, no presenta la solicitud de inicio del proceso de certificación a la DGAC, en el tiempo máximo establecido de veinte (20) días hábiles, el personal que requiere ser certificado, no podrá ejercer ninguna función relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo K: Control de calidad de la Seguridad de la Aviación Civil**107.1001 Generalidades**

- a) El Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil está definido como la estructura, procesos y procedimientos, así como las funciones y responsabilidades establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para verificar el cumplimiento de lo establecido en la presente Reglamentación.
- b) El Explotador de Aeropuerto debe elaborar y mantener actualizado un Programa de Control de Calidad Interno (PCCI) de Seguridad de la Aviación (conforme a lo descrito en el Adjunto 6 “Modelo de Programa de Control de Calidad Interno (PCCI)” de la presente Reglamentación, como parte del PSA, y asignar a un responsable capacitado con dependencia directa de la alta gerencia que cuente con autoridad necesaria para obtener información suficiente para llevar a cabo estas tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas, el mencionado personal no deberá realizar funciones operativas en el área de Seguridad de la Aviación Civil.
- c) El Explotador de Aeropuerto y las demás entidades sometidas a la presente Reglamentación, deben cumplir con las medidas correctivas y los plazos establecidos contenidos en los Planes de Acción de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia encontrada.

107.1003 Herramientas para el Control de Calidad

- a) **Auditoria de seguridad.** Constituye un examen a profundidad del cumplimiento de todos los aspectos contenidos en el PSA, para determinar si están siendo aplicados eficientemente a un nivel continuo y constante. Esta Auditoría, debe realizarse conforme a lo estipulado en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.
 - 1) El Explotador de Aeropuerto, debe realizar Auditorías internas en aplicación de su PSA, en los aeropuertos bajo su administración por lo menos una (1) vez cada dos (2) años o cuando las circunstancias lo determinen.
 - 2) Las Auditorías al Explotador de Aeropuerto, serán realizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en forma periódica o cuando las circunstancias lo determinen.
- b) **Inspección de Seguridad.** Las inspecciones son exámenes de las medidas y procedimientos de seguridad sobre uno o varios aspectos del sistema de seguridad aplicados por el Explotador de Aeropuerto o las demás entidades sometidas a la presente Reglamentación y que la autoridad aeronáutica considere, a fin de determinar su real eficiencia y eficacia.
 - 1) El Explotador de Aeropuerto, debe realizar de forma mensual inspecciones internas en aplicación de su PSA, en los aeropuertos bajo su administración.
 - 2) Las inspecciones al Explotador de Aeropuerto, serán realizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en forma periódica o cuando las circunstancias lo determinen.
 - 3) Los resultados de las inspecciones realizadas y las medidas correctivas, deben ser remitidas a la Dirección General de Aeronáutica Civil de forma mensual a través de la plataforma virtual de la página web oficial de la DGAC.
- c) **Prueba de Seguridad.** Constituye el medio para constatar la efectividad en el funcionamiento de los equipos, la idoneidad del personal y de los procedimientos establecidos en un área específica o sitio de control, tales como el perímetro, la plataforma, las aeronaves, los puntos de inspección de pasajeros, los ingresos a las áreas o zonas de seguridad restringidas de personas y vehículos, los sistemas de identificación y sistemas críticos de las tecnologías de información y comunicación.

- 1) El Explotador de Aeropuerto, debe realizar de forma mensual pruebas internas en aplicación de su PSA, en los aeropuertos bajo su administración.
 - 2) La Dirección General de Aeronáutica Civil, realizará las pruebas que determine necesarias, sobre los procedimientos de control realizados por el Explotador de Aeropuerto.
 - 3) Los resultados de las Pruebas de Seguridad realizadas y las medidas correctivas por el Explotador de Aeropuerto, deben ser remitidas a la Dirección General de Aeronáutica Civil de forma mensual a través de la plataforma virtual de la página web oficial de la DGAC.
- d) **Investigaciones de Seguridad.** Las investigaciones de seguridad son realizadas después de un acto o intento de acto de interferencia ilícita suscitado en sus operaciones, en una aeronave matriculada en el Estado o en una aeronave extranjera cuyo último despegue haya sido de un aeropuerto del Estado.
- 1) Las investigaciones de seguridad realizadas para determinar si la norma fue incumplida y las operaciones puestas en riesgos deben ser realizadas en coordinación con la DGAC después de una denuncia.

107.1005 Medidas de Seguridad de la Aviación Civil por proveedores externos

- a) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo se cerciorarán de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes a su Programa de Seguridad, verifiquen periódicamente que la aplicación de las medidas de Seguridad de la Aviación Civil que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con su Programa de Seguridad.

107.1007 Registro y análisis del cumplimiento del plan anual de control de calidad interno

- a) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben establecer un proceso para registrar y analizar los resultados de su Programa de Control de Calidad Interno, para contribuir al desarrollo y ejecución eficaz de su Programa de Seguridad, incluida la identificación de las causas y los tipos de incumplimiento y la verificación de que se estén aplicando medidas correctivas en forma sostenida.
- b) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben realizar anualmente un informe sobre el análisis del cumplimiento de las actividades de control de calidad interno, incluyendo consolidación de constataciones y recomendaciones.

Capítulo L: Notificación de incidentes**107.1101 Procedimiento de notificación**

- a) Mediante comunicación escrita o vía internet, el Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben notificar a la Dirección General de Aeronáutica Civil, cuando se presente un hecho relacionado a la Seguridad de la Aviación Civil, como, por ejemplo:
- 1) Amenaza de bomba.
 - 2) Otros actos de interferencia ilícita.
 - 3) Intrusión al perímetro.
 - 4) No portar TIAA en Zona de Seguridad Restringida.
 - 5) Persona no autorizada en Zona de Seguridad Restringida.
 - 6) Vehículo no autorizado en Zona de Seguridad Restringida.
 - 7) Falsificación o adulteración de una TIAA.
 - 8) Portación de TIAA de otra persona.
 - 9) Equipaje sospechoso, hallazgo de armas o explosivos.
 - 10) Hurto o robo en Área Pública y/o Zona de Seguridad Restringida.
 - 11) Otros incidentes que hayan afectado e involucrado a la Seguridad de la Aviación Civil.
- b) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, notificarán e informarán a la Dirección General de Aeronáutica Civil, dentro de las siguientes 48 horas de ocurrido el incidente.
- c) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, no discriminarán a ningún funcionario, de ninguna institución o empresa, independientemente del rango o jerarquía que ostente, para realizar la notificación y el pertinente informe.
- d) El informe debe contener adjunto el Formulario de “Notificación de Incidente”, conforme al Apéndice C “Formulario de notificación de incidente” de la presente Reglamentación y toda documentación generada por el Explotador de Aeropuerto, referente al incidente.
- e) Toda persona involucrada en la actividad aeronáutica, que sepa, haya visto o se le haya informado de un incidente relacionado con la Seguridad de la Aviación Civil en el aeropuerto, tiene la obligación de notificar inmediatamente a su inmediato superior, a la Jefatura de Aeropuerto o a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) La notificación vía Internet se debe realizar completando el formulario situado en la página web oficial de la DGAC en el enlace “Formulario de Notificación de Incidente Confidencial”.
-

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo M: Acuerdos y procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil para áreas exclusivas**107.1201 Generalidades**

- a) El Explotador de Aeropuerto, en cumplimiento al presente Capítulo, podrá otorgar el permiso de acceso exclusivo de la Parte Pública a la Zona de Seguridad Restringida a Explotadores de Aeronaves, concesionarios o empresas de servicios especializados aeroportuarios.
- b) Los acuerdos de áreas exclusivas, elaborados conforme al Adjunto 4 “Modelo de Acuerdo de áreas exclusivas” de la presente Reglamentación, una vez aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, deben ser insertados como parte del PSA.

107.1203 Contenido del acuerdo de áreas exclusivas

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

- 4) Descripción de los Procedimientos Operacionales Normalizados (SOP), a ser aplicados en el área exclusiva.

107.1205 Procedimiento de aprobación del acuerdo de área exclusiva

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

107.1207 Causales para el cierre de un área exclusiva

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

Capítulo N: Amenazas y gestión de riesgos en Seguridad de la Aviación Civil**107.1301 Procedimiento para Evaluación de Riesgo**

- a) El Explotador de Aeropuerto, aplicará el procedimiento del Apéndice G “Evaluación de Riesgo en Seguridad de la Aviación Civil” de la presente Reglamentación.
- b) El Explotador de Aeropuerto establecerá y pondrá en práctica procedimientos para compartir con, Explotadores de Aeronaves, Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo u otras entidades interesadas pertinentes, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones.

107.1303 Cultura de la Seguridad de la Aviación Civil

- a) El Explotador de Aeropuerto, debe incluir en su Programa de Seguridad de Aeropuerto PSA las políticas, procedimientos y estrategias diseñadas para implantar una Cultura de Seguridad en la Aviación Civil, de conformidad al Adjunto 9 “Cultura de Seguridad de la Aviación Civil” de la presente Reglamentación.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo O: Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - CONASEG y Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación Civil - COASEG**107.1401 Designación de representantes**

- a) El Explotador de Aeropuertos, designará personal para que en su representación participen en las actividades del CONASEG y de los COASEG.

107.1403 Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil

- a) El Explotador de Aeropuertos, en coordinación con la DGAC, debe asegurarse del funcionamiento del COASEG conforme al Adjunto 10 "Reglamento interno de los Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación Civil" de la presente Reglamentación.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo P: Respuesta a situaciones de contingencia**107.1501 Generalidades**

- a) El Explotador de Aeropuerto debe asignar los recursos necesarios para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

107.1503 Plan de contingencia

- a) El Explotador de Aeropuerto debe elaborar, revisar y aplicar un Plan de Contingencias en cada aeropuerto, aprobado por la Autoridad Competente, acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Contingencia, debiendo realizar ejercicios de Seguridad de la Aviación Civil uno (1) cada dos (2) años (general) y uno (1) cada año en escritorio para mantener la eficacia de su implementación y coordinar con los demás involucrados la ejecución de los ejercicios de Seguridad de la Aviación Civil.
- b) El Plan de Contingencia del Explotador de Aeropuerto debe incluir procedimientos, acciones y tiempos de respuesta a seguirse durante los siguientes eventos:
 - 1) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
 - 2) Toma de rehenes en el aeropuerto.
 - 3) Ataques contra una aeronave e instalaciones del aeropuerto.
 - 4) Intrusión no autorizada o por la fuerza en el aeropuerto (ej. Persona, personas o multitudes que ingresan por encima o debajo del cerco perimétrico, manifestaciones o personas con intención violenta que ingresan a la parte pública o aeronáutica del aeropuerto).
 - 5) Aviso y alerta de bomba contra las instalaciones del aeropuerto o de una aeronave.
 - 6) Una investigación de los artefactos explosivos sospechosos u otros peligros potenciales en un aeropuerto o dentro de una aeronave, incluyendo la eliminación de dichos artículos.
- c) El Plan de Contingencia del Explotador de Aeropuerto también debe incluir lo siguiente:
 - 1) Un listado actualizado de los diferentes centros médicos y hospitales a los cuales acudir durante o al término de la contingencia, incluyendo los recursos médicos de los que se disponen en estos establecimientos.
 - 2) Un mapa reticulado donde se incluya la ubicación del puesto de estacionamiento aislado de aeronaves.
 - 3) Los tiempos estimados de arribo al aeropuerto o llegada al lugar del evento de las unidades de respuesta especializada de los Organismos de Seguridad del Estado y personal de seguridad del Explotador de Aeropuerto, ante un acto de interferencia ilícita. Para tal efecto, durante un ejercicio práctico del Plan de Contingencia se debe medir los tiempos observados y registrar este tiempo referencial en el mencionado Plan.
- d) El Explotador de Aeropuerto debe coordinar con el Explotador de Aeronaves para la provisión de especialistas tales como personal de mantenimiento de aeronaves y otros especialistas cuya presencia sea requerida en el COE debido a las circunstancias de la contingencia.
- e) El Explotador de Aeropuerto debe verificar periódicamente que el Plan de Contingencia sea adecuado, con miras a mejorar su eficacia. Para tal efecto, el Explotador de Aeropuerto realizará los ejercicios de mesa y ejercicios prácticos del Plan de Contingencia de acuerdo a la frecuencia establecida en el PNSAC y en el Plan Nacional de Contingencia y debe revisar los resultados de

los ejercicios (de mesa o práctico) del Plan de Contingencia. En el caso de identificar deficiencias o puntos débiles como resultado de esta revisión, el Explotador de Aeropuerto debe aplicar las medidas correctivas pertinentes y efectuar el seguimiento de la implementación de las mismas, con miras a mejorar la eficacia del mencionado Plan.

- f) El Explotador de Aeropuerto debe implementar un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) de acuerdo a lo señalado en el Plan Nacional de Contingencia, y pondrá las instalaciones físicas a disposición de los miembros del COE, durante el desarrollo de un acto de interferencia ilícita, y en el caso de los ejercicios de mesa y prácticos del Plan de Contingencia.
- g) El Explotador de Aeropuerto debe comunicar a la DGAC con una antelación no menor a treinta (30) días calendario, la programación de los ejercicios de su Plan de Contingencia, a menos que el ejercicio haya sido solicitado por la DGAC.
- h) El Explotador de Aeropuerto, debe coordinar con los Explotadores de Aeronaves la capacitación correspondiente al personal de los Organismos de Seguridad del Estado y otros involucrados si corresponde, sobre las características de sus aeronaves, a fin de aplicar los procedimientos de respuesta adecuados a los tipos de aeronaves que realizan operaciones en sus aeropuertos y puedan ser objeto de un acto de interferencia ilícita.
- i) El Explotador de Aeropuerto debe asegurarse 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 al Centro de Operaciones de Emergencia.
- j) El Explotador de Aeropuerto cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, que se inspeccione la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Debiendo notificar al Explotador de Aeronaves que se va a realizar la inspección.
- k) El Explotador de Aeropuerto debe aplicar medidas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras esta se encuentra en tierra en el territorio boliviano hasta que puedan continuar su viaje.
- l) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo debe participar de los ejercicios de mesa o ejercicios prácticos convocados por parte del Explotador de Aeronaves.
- m) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, en la medida de lo posible, debe coordinar con la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, para que esta aeronave se ubique en el puesto de estacionamiento aislado del aeropuerto para reducir a un mínimo la perturbación de las operaciones normales del aeropuerto.
- n) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe aplicar 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 a 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.
- o) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe preparar planes de contingencia y contar con recursos para su aplicación, a fin de salvaguardar la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad.
- p) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe recabar toda la información pertinente de una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesada, 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.

- q) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe 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 que lo exijan las circunstancias.
- r) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe asegurar que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas en el inciso p) de la presente Sección se distribuya localmente a los servicios de tránsito aéreo interesados, a los Explotadores de Aeropuertos, al Explotador de Aeronave y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Capítulo Q: Incumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107**107.1601 Cláusula de incumplimiento**

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

107.1603 Otras acciones de incumplimiento a la RAB 107

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

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice A CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS

PARÁMETROS PARA LA CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS

El nivel característico de cada aeropuerto se determina según el alcance de las operaciones. La categorización que se divide en cinco (A, B, C, D, E) es la representación de los aspectos considerados para determinar este resultado. Los aspectos tomados en cuenta en materia de Seguridad de la Aviación Civil son los siguientes:

1. Aeropuerto internacional.
2. Operaciones comerciales regulares.
3. Movimiento de pasajeros anual.
4. Movimiento de carga anual.

Utilizando la *Tabla 1* se asigna en la columna derecha los valores descritos en la columna central.

Concluida esta asignación de valores, se utiliza la *Tabla 2* para sumar el resultado y obtener la letra de la categoría asignada.

Parámetros	Calificación	Valor
Aeropuerto internacional	Si = 1 puntos No = 0 puntos	<i>Resultado de calificación</i>
Operaciones comerciales	Si = 1 puntos No = 0 puntos	<i>Resultado de calificación</i>
Movimiento anual de pasajeros	> 500.000 = 5 puntos Desde 60.000 hasta 500.000 = 4 puntos Desde 15.000 hasta 60.000 = 3 puntos Desde 3.000 hasta 15.000 = 2 puntos Hasta 3.000 = 1 punto	<i>Resultado de calificación</i>
Movimiento anual de carga	> 100.000 Kg. = 3 puntos Desde 4.000 hasta 100.000 Kg. = 2 puntos Hasta 4.000 Kg. = 1 punto	<i>Resultado de calificación</i>

Tabla 1

Valor	Descripción	Categoría
9 – 10	Aeropuerto con movimiento de operaciones Alto	A
7 – 8	Aeropuerto con movimiento de operaciones Medio - Alto	B
5 – 6	Aeropuerto con movimiento de operaciones Medio	C
3 – 4	Aeropuerto con movimiento de operaciones Medio - Bajo	D
1 – 2	Aeropuerto con movimiento de operaciones Bajo	E

Tabla 2

Tipo de Aeropuerto	Parámetros de Aplicación de la RAB-107
A	Documentación: - Programa de Seguridad: SI Equipamiento de Seguridad: - Equipo RX de equipaje de mano: SI - Equipo RX de bodega: SI - Equipo RX de carga: SI - Sistema TIP: SI - Detector de metales de pórtico: SI - Detector de metales manual: SI - CCTV: SI Infraestructura: - Protección física del perímetro: SI Cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros: - Conforme la RAB 107.429. Medidas de Seguridad de la Aviación Civil: - De acuerdo a la presente Reglamentación y las “Medidas de seguridad conforme el nivel de riesgo” Categoría de Aeropuerto A detalladas en el presente Apéndice.
B	Documentación: - Programa de Seguridad: SI Equipamiento de Seguridad: - Equipo RX de equipaje de mano: SI - Equipo RX de bodega: SI - Equipo RX de carga: NO - Sistema TIP: NO - Detector de metales de pórtico: SI - Detector de metales manual: SI - CCTV: NO Infraestructura: - Protección física del perímetro: SI Cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros conforme la RAB 107.429 excepto el siguiente: - Un(a) oficial de seguridad, que ingrese manualmente de forma correcta el equipaje de mano en la cinta transportadora de la máquina de rayos X.

	Medidas de Seguridad de la Aviación Civil: - De acuerdo a la presente Reglamentación y las “Medidas de seguridad conforme el nivel de riesgo” Categoría de Aeropuerto B detalladas en el presente Apéndice.
C	Documentación: - Programa de Seguridad: SI Equipamiento de Seguridad: - Equipo RX de equipaje de mano: SI - Equipo RX de bodega: NO - Equipo RX de carga: NO - Sistema TIP: NO - Detector de metales de pórtico: SI - Detector de metales manual: SI - CCTV: NO Infraestructura: - Protección física del perímetro: SI Cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros conforme la RAB 107.429 excepto el siguiente: - Un(a) operador(a) del pórtico detector de metales con detector manual de metales. - Un(a) oficial de seguridad, que ingrese manualmente de forma correcta el equipaje de mano en la cinta transportadora de la máquina de rayos X. Medidas de Seguridad de la Aviación Civil: - De acuerdo a la presente Reglamentación y las “Medidas de seguridad conforme el nivel de riesgo” Categoría de Aeropuerto C detalladas en el presente Apéndice.
D	Documentación: - Programa de Seguridad: SI Equipamiento de Seguridad: - Equipo RX de equipaje de mano: NO - Equipo RX de bodega: NO - Equipo RX de carga: NO - Sistema TIP: NO - Detector de metales de pórtico: NO - Detector de metales manual: SI - CCTV: NO

	Infraestructura: - Protección física del perímetro: NO Vigilancia y control del perímetro durante operaciones Cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros conforme la RAB 107.429 excepto el siguiente: - Un(a) operador(a) del pórtico detector de metales con detector manual de metales. - Un(a) oficial de seguridad, que ingrese manualmente de forma correcta el equipaje de mano en la cinta transportadora de la máquina de rayos X. - Un operador(a) de rayos X. Medidas de Seguridad de la Aviación Civil: - De acuerdo a la presente Reglamentación y las “Medidas de seguridad conforme el nivel de riesgo” Categoría de Aeropuerto D detalladas en el presente Apéndice.
E	Sin operaciones comerciales o con operaciones mínimas de aviación general. - Protección de las aeronaves. Medidas de Seguridad de la Aviación Civil: - De acuerdo a la presente Reglamentación y las “Medidas de seguridad conforme el nivel de riesgo” Categoría de Aeropuerto E detalladas en el presente Apéndice.

MEDIDAS DE SEGURIDAD CONFORME EL NIVEL DE RIESGO – CATEGORÍA DE AEROPUERTO A

Nº	Componente de Seguridad	BAJO	MEDIO-BAJO	MEDIO	MEDIO-ALTO	ALTO
1	PROTECCIÓN DEL PERÍMETRO DEL AEROPUERTO	Patrullajes al perímetro del aeropuerto como mínimo 4 veces por semana en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes al perímetro del aeropuerto como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes al perímetro del aeropuerto como mínimo 4 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes al perímetro del aeropuerto de forma constante en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
2	ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDA	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 4 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida de forma permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado o medidas que designe el COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
3	PROTECCIÓN A LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 1 vez por semana en horarios aleatorios.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 4 veces por semana en horarios aleatorios.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea de forma permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado e impedir el acceso de personas, a menos que sea esencial.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
4	CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS	Inspección aleatoria de 1 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo	Inspección aleatoria de 2 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo	Inspección aleatoria de 5 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo	Restricción de ingreso de todas las personas y vehículos a excepción de los involucrados en una Contingencia. Presencia permanente de los Organismos de Seguridad del Estado en los puntos de control.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

		- Escape - Debajo del vehículo - Rendijas * Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%. Inspección al 100% de personas y sus pertenencias.	- Escape - Debajo del vehículo - Rendijas * Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%. Inspección al 100% de personas y sus pertenencias.	- Escape - Debajo del vehículo - Rendijas * Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%. Inspección al 100% de personas y sus pertenencias.	Restricción del ingreso de personas y vehículos visitantes.	
5	PÉRDIDA O ROBO DE UNA TARJETA DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 60%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 40%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 20%, se deben renovar con un nuevo formato.	Sujeto a disposiciones del COE	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
6	IDENTIFICACIÓN DE PASAJEROS A ZONA DE PRE EMBARQUE	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque más la presentación del documento de identidad o pasaporte. Presencia permanente de los Organismos de Seguridad del Estado. Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
7	INSPECCIÓN DE PASAJEROS	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 70 que no activen la alarma del pórtico detector de metales, incluida la revisión de zapatos. * La inspección manual (cacheo) debe ser	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 60 que no activen la alarma del pórtico detector de metales, incluida la revisión de zapatos. * La inspección manual (cacheo) debe ser	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 50 que no activen la alarma del pórtico detector de metales, incluida la revisión de zapatos. * La inspección manual (cacheo) debe ser	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 20 que no activen la alarma del pórtico detector de metales, incluida la revisión de zapatos. * La inspección manual (cacheo) debe ser	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

		<i>realizada por la Policía Boliviana.</i>	<i>realizada por la Policía Boliviana.</i>	<i>realizada por la Policía Boliviana.</i>	<i>realizada por la Policía Boliviana.</i>	
					Sujeto a disposiciones del COE	
8	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE MANO	Inspección manual aleatoria 1 cada 70 equipajes que pasaron por rayos X.	Inspección manual aleatoria 1 cada 50 equipajes que pasaron por rayos X.	Inspección manual aleatoria 1 cada 30 equipajes que pasaron por rayos X.	Inspección manual aleatoria 1 cada 10 equipajes que pasaron por rayos X. Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
9	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA	Reposicionamiento del equipaje en el equipo de rayos X, 1 de cada 70.	Reposicionamiento del equipaje en el equipo de rayos X, 1 de cada 50.	Reposicionamiento del equipaje en el equipo de rayos X, 1 de cada 30.	Reposicionamiento del equipaje en el equipo de rayos X, 1 de cada 10. Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
10	PARTE PÚBLICA	Patrullajes en la parte pública como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en la parte pública como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas.	Patrullajes en la parte pública como mínimo 4 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas.	Patrullaje permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas. Uso de recipientes transparentes para la basura más su verificación en los patrullajes. Cierre del acceso a zonas de observación (terrazas, miradores etc.) Restricción del ingreso de personas a la terminal que no sean	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

					pasajeros. Prohibir el parqueo de vehículos, a menos de cincuenta (50) metros de la Terminal. Vigilancia permanente por CCTV. Sujeto a disposiciones del COE.	
11	EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD	Calibración de Arcos detectores de metales a 158 Sensitive (sensibilidad).	Calibración de Arcos detectores de metales a 168 Sensitive (sensibilidad).	Calibración de Arcos detectores de metales a 175 Sensitive (sensibilidad).	Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
12	PEAJE DEL AEROPUERTO	Sin restricción.	Sin restricción.	Presencia de Organismos de Seguridad del Estado	Restricción del ingreso al aeropuerto de personas que no sean pasajeros, vehículos que no sean de pasajeros y de las que no requieran efectuar una actividad relacionada con los servicios del aeropuerto. Inspección aleatoria de vehículos por parte de la Policía Boliviana. Sujetas a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
13	AERONAVES	Supervisar la circulación de personas y vehículos hacia y desde el círculo de seguridad de la aeronave.	Supervisar la circulación de personas y vehículos hacia y desde el círculo de seguridad de la aeronave.	Supervisar la circulación de personas y vehículos hacia y desde el círculo de seguridad de la aeronave.	Supervisar la circulación de personas y vehículos hacia y desde el círculo de seguridad de la aeronave.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

			Controlar que todo el personal que ingrese al círculo de seguridad de la aeronave tenga una función asignada en la misma y porte una TIAA. Registro en una bitácora o planilla los datos de la persona y vehículo que ingresan al círculo de seguridad de la aeronave.	Controlar que todo el personal que ingrese al círculo de seguridad de la aeronave tenga una función asignada en la misma y porte una TIAA. Inspección del personal de forma manual (cacheo) o con detector manual de metales. Registro en una bitácora o planilla los datos del personal y vehículos que ingresan al círculo de seguridad de la aeronave.	Controlar que todo el personal que ingrese al círculo de seguridad de la aeronave tenga una función asignada en la misma y porte una TIAA. Cacheo de toda persona por la Policía Boliviana. Registro en una bitácora o planilla los datos del personal y vehículos que ingresan al círculo de seguridad de la aeronave. Sujetas a disposiciones del COE.	
14	CARGA Y CORREO	Inspección 100 % de la carga y correo.	Inspección 100 % de la carga y correo. Inspección de los contenedores de la carga.	Inspección 100 % de la carga y correo. Inspección de los contenedores de la carga. Inspección de seguridad a todos los vehículos que transportan la carga para cada operación.	Denegación del transporte de la carga.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

MEDIDAS DE SEGURIDAD CONFORME EL NIVEL DE RIESGO – CATEGORÍA DE AEROPUERTO B

Nº	Componente de Seguridad	BAJO	MEDIO-BAJO	MEDIO	MEDIO-ALTO	ALTO
1	PROTECCIÓN DEL PERÍMETRO DEL AEROPUERTO	Patrullajes al perímetro del aeropuerto como mínimo 3 veces por semana en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes al perímetro del aeropuerto como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes al perímetro del aeropuerto como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes al perímetro del aeropuerto de forma constante en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
2	ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDA	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 3 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida de forma permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado o medidas que designe el COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
3	PROTECCIÓN A LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 1 vez por semana en horarios aleatorios.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 3 veces por semana en horarios aleatorios.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea de forma permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado e impedir el acceso de personas, a menos que sea esencial.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
4	CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS	Inspección aleatoria de 1 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo - Escape	Inspección aleatoria de 2 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo - Escape	Inspección aleatoria de 5 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo - Escape	Restricción de ingreso de todas las personas y vehículos a excepción de los involucrados en una Contingencia. Presencia permanente de los Organismos de Seguridad del Estado en los puntos de control.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

		- Debajo del vehículo - Rendijas * Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%. Inspección al 100% de personas y sus pertenencias.	- Debajo del vehículo - Rendijas * Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%. Inspección al 100% de personas y sus pertenencias.	- Debajo del vehículo - Rendijas * Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%. Inspección al 100% de personas y sus pertenencias.	Restricción del ingreso de personas y vehículos visitantes.	
5	PÉRDIDA O ROBO DE UNA TARJETA DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 60%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 40%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 20%, se deben renovar con un nuevo formato.	Sujeto a disposiciones del COE	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
6	IDENTIFICACIÓN DE PASAJEROS A ZONA DE PRE EMBARQUE	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque más la presentación del documento de identidad o pasaporte. Presencia permanente de los Organismos de Seguridad del Estado. Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
7	INSPECCIÓN DE PASAJEROS	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 70 que no activen la alarma del pórtico detector de metales, incluida la revisión de zapatos. * La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 60 que no activen la alarma del pórtico detector de metales, incluida la revisión de zapatos. * La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 50 que no activen la alarma del pórtico detector de metales, incluida la revisión de zapatos. * La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 20 que no activen la alarma del pórtico detector de metales, incluida la revisión de zapatos. * La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

		<i>Boliviana.</i>	<i>Boliviana.</i>	<i>Boliviana.</i>	<i>Boliviana.</i>	
					Sujeto a disposiciones del COE	
8	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE MANO	Inspección manual aleatoria 1 cada 70 equipajes que pasaron por rayos X.	Inspección manual aleatoria 1 cada 50 equipajes que pasaron por rayos X.	Inspección manual aleatoria 1 cada 30 equipajes que pasaron por rayos X.	Inspección manual aleatoria 1 cada 10 equipajes que pasaron por rayos X. Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
9	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA	Reposicionamiento del equipaje en el equipo de rayos X, 1 de cada 70.	Reposicionamiento del equipaje en el equipo de rayos X, 1 de cada 50.	Reposicionamiento del equipaje en el equipo de rayos X, 1 de cada 30.	Reposicionamiento del equipaje en el equipo de rayos X, 1 de cada 10. Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
10	PARTE PÚBLICA	Patrullajes en la parte pública como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en la parte pública como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas.	Patrullajes en la parte pública como mínimo 4 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas.	Patrullaje permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas. Uso de recipientes transparentes para la basura más su verificación en los patrullajes. Cierre del acceso a zonas de observación (terrazas, miradores etc.) Restricción del ingreso de personas a la terminal que no sean pasajeros.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

					Prohibir el parqueo de vehículos, a menos de cincuenta (50) metros de la Terminal. Vigilancia permanente por CCTV. Sujeto a disposiciones del COE.	
11	EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD	Calibración de Arcos detectores de metales a 158 Sensitive (sensibilidad).	Calibración de Arcos detectores de metales a 168 Sensitive (sensibilidad).	Calibración de Arcos detectores de metales a 175 Sensitive (sensibilidad).	Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
12	PEAJE DEL AEROPUERTO	Sin restricción.	Sin restricción.	Presencia de Organismos de Seguridad del Estado	Restricción del ingreso al aeropuerto de personas que no sean pasajeros, vehículos que no sean de pasajeros y de las que no requieran efectuar una actividad relacionada con los servicios del aeropuerto. Inspección aleatoria de vehículos por parte de la Policía Boliviana. Sujetas a disposiciones del COE.	

MEDIDAS DE SEGURIDAD CONFORME EL NIVEL DE RIESGO – CATEGORÍA DE AEROPUERTO C

Nº	Componente de Seguridad	BAJO	MEDIO-BAJO	MEDIO	MEDIO-ALTO	ALTO
1	PROTECCIÓN DEL PERÍMETRO DEL AEROPUERTO	Patrullajes al perímetro del aeropuerto como mínimo 2 veces por semana en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes al perímetro del aeropuerto como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes al perímetro del aeropuerto como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes al perímetro del aeropuerto de forma constante en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
2	ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDA	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 3 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida de forma permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado o medidas que designe el COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
3	PROTECCIÓN A LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 1 vez por semana en horarios aleatorios.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 2 veces por semana en horarios aleatorios.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea de forma permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado e impedir el acceso de personas, a menos que sea esencial.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
4	CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS	Inspección aleatoria de 1 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo - Escape	Inspección aleatoria de 2 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo - Escape	Inspección aleatoria de 5 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo - Escape	Restricción de ingreso de todas las personas y vehículos a excepción de los involucrados en una Contingencia.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

		- Debajo del vehículo - Rendijas * Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%. Inspección al 100% de personas y sus pertenencias.	- Debajo del vehículo - Rendijas * Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%. Inspección al 100% de personas y sus pertenencias.	- Debajo del vehículo - Rendijas * Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%. Inspección al 100% de personas y sus pertenencias. Presencia permanente de los Organismos de Seguridad del Estado en los puntos de control. Restricción del ingreso de personas y vehículos visitantes.		
5	PÉRDIDA O ROBO DE UNA TARJETA DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 80%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 60%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 30%, se deben renovar con un nuevo formato.	Sujeto a disposiciones del COE	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
6	IDENTIFICACIÓN DE PASAJEROS A ZONA DE PRE EMBARQUE	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque más la presentación del documento de identidad o pasaporte.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
7	INSPECCIÓN DE PASAJEROS	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 70 que no activen la	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 50 que no activen la	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 30 que no activen la	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 10 que no activen la	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas

		alarma del pórtico detector de metales, incluida revisión de zapatos. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i>	alarma del pórtico detector de metales, incluida revisión de zapatos. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i>	alarma del pórtico detector de metales, incluida revisión de zapatos. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i>	la alarma del pórtico detector de metales, incluida revisión de zapatos. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i> Sujeto a disposiciones del COE	Autoridades.
8	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE MANO	Inspección manual aleatoria 1 cada 70 equipajes que pasaron por rayos X.	Inspección manual aleatoria 1 cada 50 equipajes que pasaron por rayos X.	Inspección manual aleatoria 1 cada 30 equipajes que pasaron por rayos X.	Inspección manual aleatoria 1 cada 10 equipajes que pasaron por rayos X. Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
9	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA	En caso de no contar con equipo de rayos X se debe realizar una Inspección manual aleatoria 1 de cada 20 equipajes.	En caso de no contar con equipo de rayos X se debe realizar una Inspección manual aleatoria 1 de cada 10 equipajes.	En caso de no contar con equipo de rayos X se debe realizar una Inspección manual aleatoria 1 de cada 5 equipajes.	En caso de no contar con equipo de rayos X se debe realizar una Inspección manual del 100 %. Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
10	PARTE PÚBLICA	Patrullajes en la parte pública como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en la parte pública como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en la parte pública como mínimo 3 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas.	Patrullaje permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas. Cierre del acceso a zonas de observación (terrazas, miradores etc.) Restricción del ingreso de personas a la	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

					terminal que no sean pasajeros. Sujeto a disposiciones del COE.	
11	EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD	Calibración de Arcos detectores de metales a 158 Sensitive (sensibilidad).	Calibración de Arcos detectores de metales a 168 Sensitive (sensibilidad).	Calibración de Arcos detectores de metales a 175 Sensitive (sensibilidad).	Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
12	PEAJE DEL AEROPUERTO	Sin restricción.	Sin restricción.	Presencia de Organismos de Seguridad del Estado	Inspección aleatoria de vehículos por parte de la Policía Boliviana. Sujetas a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

MEDIDAS DE SEGURIDAD CONFORME EL NIVEL DE RIESGO – CATEGORÍA DE AEROPUERTO D

Nº	Componente de Seguridad	BAJO	MEDIO-BAJO	MEDIO	MEDIO-ALTO	ALTO
1	PROTECCIÓN DEL PERÍMETRO DEL AEROPUERTO	Vigilancia y control del perímetro durante operaciones.	Vigilancia y control del perímetro durante operaciones. Patrullaje al perímetro del aeropuerto 1 vez por semana en horarios aleatorios en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.	Vigilancia y control del perímetro durante operaciones. Patrullaje al perímetro del aeropuerto 4 vez por semana en horarios aleatorios en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.	Vigilancia y control del perímetro durante operaciones. Patrullaje al perímetro del aeropuerto 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
2	ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDA	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida como mínimo 3 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en las zonas de seguridad restringida de forma permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado o medidas que designe el COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
3	PROTECCIÓN A LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 1 vez por semana en horarios aleatorios.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 2 veces por semana en horarios aleatorios.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes a las instalaciones y servicios a la navegación aérea de forma permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado e impedir el acceso de personas, a menos que sea esencial.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
4	CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS	Control y registro de los vehículos autorizados para ingreso a zonas de seguridad restringida.	Inspección aleatoria de 1 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras	Inspección aleatoria de 2 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos - Guanteras	Inspección aleatoria de 5 de las siguientes partes del vehículo: - Maletera - Caja de herramientas - Motor - Asientos	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

			- Laterales - Tapasol - Techo - Escape - Debajo del vehículo - Rendijas <i>* Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%.</i> Inspección al 100% de personas y sus pertenencias.	- Laterales - Tapasol - Techo - Escape - Debajo del vehículo - Rendijas <i>* Vehículos visitantes, deben ser inspeccionados al 100%.</i> Inspección al 100% de personas y sus pertenencias. Presencia permanente de los Organismos de Seguridad del Estado en los puntos de control.	- Guanteras - Laterales - Tapasol - Techo - Escape - Debajo del vehículo - Rendijas Inspección al 100% de personas y sus pertenencias. Presencia permanente de los Organismos de Seguridad del Estado en los puntos de control. Restricción del ingreso de personas y vehículos visitantes	
5	PÉRDIDA O ROBO DE UNA TARJETA DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 80%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 60%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 30%, se deben renovar con un nuevo formato.	Sujeto a disposiciones del COE	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
6	IDENTIFICACIÓN DE PASAJEROS A ZONA DE PRE EMBARQUE	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque más la presentación del documento de identidad o pasaporte. Presencia permanente de los Organismos de Seguridad del Estado. Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

7	INSPECCIÓN DE PASAJEROS	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 70. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i>	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 50. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i>	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 30. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i>	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 10. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i> Sujeto a disposiciones del COE	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
8	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE MANO	Inspección manual aleatoria 1 cada 70 equipajes que pasaron por rayos X. En caso de no contar con un equipo de rayos X, se debe realizar una Inspección manual aleatoria 1 de 10 equipajes.	Inspección manual aleatoria 1 cada 50 equipajes que pasaron por rayos X. En caso de no contar con un equipo de rayos X, se debe realizar una Inspección manual aleatoria 1 de 5 equipajes.	Inspección manual aleatoria 1 cada 30 equipajes que pasaron por rayos X. En caso de no contar con un equipo de rayos X, se debe realizar una Inspección manual del 100 %.	Inspección manual aleatoria 1 cada 10 equipajes que pasaron por rayos X. En caso de no contar con un equipo de rayos X, se debe realizar una Inspección manual del 100 %.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
9	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA	En caso de no contar con equipo de rayos X, se debe realizar una Inspección manual aleatoria 1 de cada 20 equipajes.	En caso de no contar con equipo de rayos X, se debe realizar una Inspección manual aleatoria 1 de cada 10 equipajes.	En caso de no contar con equipo de rayos X, se debe realizar una Inspección manual aleatoria 1 de cada 5 equipajes.	En caso de no contar con equipo de rayos X, se debe realizar una Inspección manual del 100 %.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
10	PARTE PÚBLICA	Patrullajes en la parte pública como mínimo 1 vez al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en la parte pública como mínimo 2 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Patrullajes en la parte pública como mínimo 3 veces al día en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas.	Patrullaje permanente en compañía de los Organismos de Seguridad del Estado. Ingreso controlado a oficinas administrativas. Cierre del acceso a zonas de observación (terrazas, miradores)	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

					etc.) Restricción del ingreso de personas a la terminal que no sean pasajeros. Sujeto a disposiciones del COE.	
11	EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD	Calibración de Arcos detectores de metales a 158 Sensitive (sensibilidad).	Calibración de Arcos detectores de metales a 168 Sensitive (sensibilidad).	Calibración de Arcos detectores de metales a 175 Sensitive (sensibilidad).	Sujeto a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.
12	PEAJE DEL AEROPUERTO	Sin restricción.	Sin restricción.	Presencia de Organismos de Seguridad del Estado	Inspección aleatoria de vehículos por parte de la Policía Boliviana. Sujetas a disposiciones del COE.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

MEDIDAS DE SEGURIDAD CONFORME EL NIVEL DE RIESGO – CATEGORÍA DE AEROPUERTO E

Nº	Componente de Seguridad	BAJO	MEDIO-BAJO	MEDIO	MEDIO-ALTO	ALTO
1	PROTECCIÓN DEL PERÍMETRO DEL AEROPUERTO	No aplica	No aplica	Vigilancia y control del perímetro durante operaciones.	Vigilancia y control del perímetro durante operaciones.	Sujeto a disposiciones del COE.
2	ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDA	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios.	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios.	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios.	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Sujeto a disposiciones del COE.
3	PROTECCIÓN A LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios.	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios.	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios.	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios en coordinación con Organismos de Seguridad del Estado.	Sujeto a disposiciones del COE.
4	CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS	Control y registro de los vehículos autorizados para ingreso a zonas de seguridad restringida.	Control y registro de los vehículos autorizados para ingreso a zonas de seguridad restringida.	Control y registro de los vehículos autorizados para ingreso a zonas de seguridad restringida.	Control y registro de los vehículos autorizados para ingreso a zonas de seguridad restringida.	Sujeto a disposiciones del COE.
5	PÉRDIDA O ROBO DE UNA TARJETA DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO	No aplica.	No aplica.	No aplica.	No aplica.	Sujeto a disposiciones del COE.
6	IDENTIFICACIÓN DE PASAJEROS A ZONA DE PRE EMBARQUE	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque.	Presentación de la tarjeta de embarque más la presentación del documento de identidad o pasaporte.	Sujeto a disposiciones del COE.
7	INSPECCIÓN DE PASAJEROS	No aplica.	No aplica.	No aplica.	No aplica.	Sujeto a disposiciones del COE.
8	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE MANO	No aplica.	No aplica.	No aplica.	No aplica.	Sujeto a disposiciones del COE.
9	INSPECCIÓN DEL EQUIPAJE DE BODEGA	No aplica.	No aplica.	No aplica.	Inspección manual aleatoria 1 cada 10 equipajes.	Sujeto a disposiciones del COE.

10	PARTE PÚBLICA	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios.	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios.	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios.	Patrullajes a requerimiento en horarios aleatorios. Ingreso controlado a oficinas administrativas.	Sujeto a disposiciones del COE.
11	PEAJE DEL AEROPUERTO	Sin restricción.	Sin restricción.	Sin restricción.	Presencia de Organismos de Seguridad del Estado.	Sujeto a disposiciones del COE.

Nota: La Categorización y el Nivel de Riesgo de los Aeropuertos del Estado Plurinacional de Bolivia, son establecidos por la Dirección General de Aeronáutica civil y difundidos mediante la normativa correspondiente.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice B
LETREROS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

ZONA RESTRINGIDA
PROHIBIDO PASAR SIN AUTORIZACIÓN
INFRACTORES SERÁN REMITIDOS A LA POLICÍA BOLIVIANA

Letrero para vallas o barreras

ZONA RESTRINGIDA
PROHIBIDO PASAR SIN AUTORIZACIÓN
MÁS ALLÁ DE ESTE PUNTO SÓLO SE ADMITEN PASAJEROS
Y PERSONAS AUTORIZADAS
INFRACTORES SERÁN REMITIDOS A LA POLICÍA BOLIVIANA

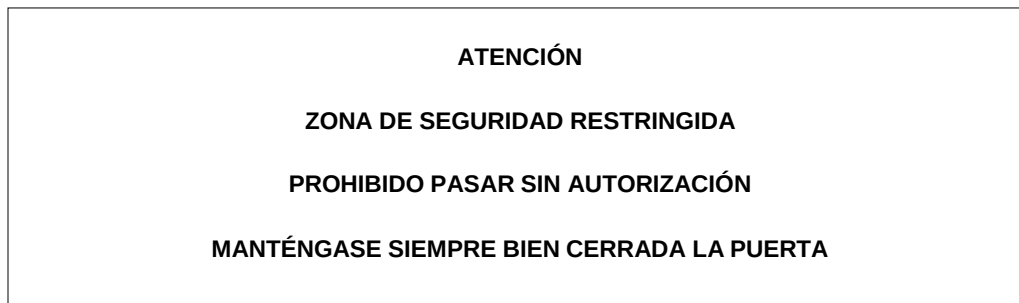
Letrero para el punto de acceso de los pasajeros

ZONA RESTRINGIDA
PROHIBIDO PASAR SIN AUTORIZACIÓN
LAS PERSONAS NO AUTORIZADAS SON PASIBLES DE EXPULSIÓN Y ARRESTO

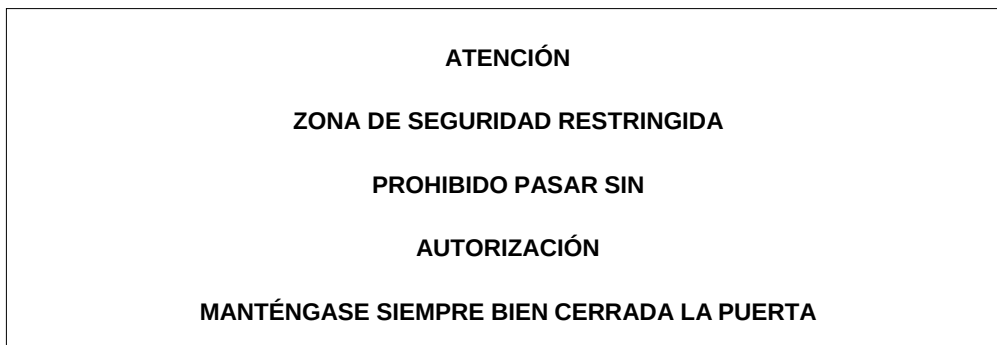
Letrero para puntos de acceso del personal y de vehículos al aeropuerto

ATENCIÓN
SALIDA DE EMERGENCIA ÚNICAMENTE
PUERTA CON ALARMA

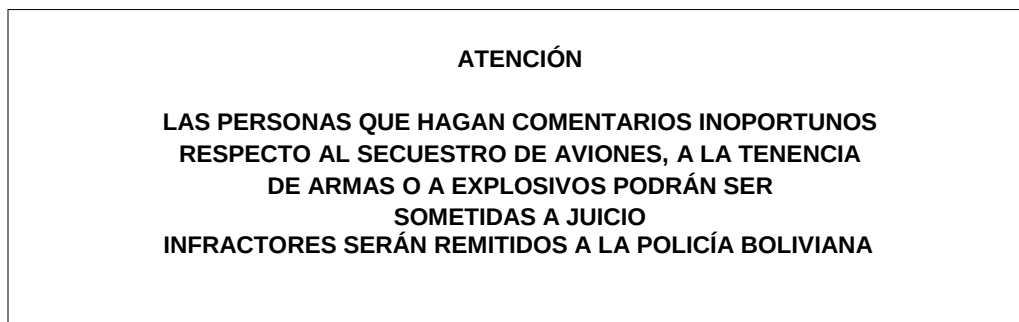
Letrero para puerta de salida de emergencia de una zona de seguridad restringida



Letrero para puertas de acceso a una zona de seguridad restringida



Letrero para puerta de acceso de seguridad



Letrero para zonas de presentación y cercanas a los puestos de inspección

AVISO**ZONA RESTRINGIDA**

**SE APLICAN MEDIDAS DE SEGURIDAD
PARA INSPECCIONAR A LAS PERSONAS
Y LOS OBJETOS QUE SE INTRODUCAN EN ESTA ZONA**

**LA NEGATIVA A SOMETERSE A INSPECCIÓN
RESULTARÁ EN LA PROHIBICIÓN
DE ENTRAR O DE EMBARCARSE**

Letrero para zonas cercanas a los puestos de inspección de seguridad

AVISO A LOS PASAJEROS

- **NO DEJE SIN VIGILANCIA NINGÚN ARTÍCULO DEL EQUIPAJE**
- **NO PONGA MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL EQUIPAJE**
- **NO ACEPTÉ TRANSPORTAR EL EQUIPAJE DE OTRAS PERSONAS**
 - **SI LO TIENE, DECLÁRELO A LA LÍNEA AÉREA
(SI TRANSPORTA MERCANCÍAS, ARTEFACTOS
U OTROS OBJETOS PELIGROSOS, USTED SE EXPONE A PELIGROS
O A JUICIO PENAL COMO CÓMPLICE INVOLUNTARIO)**
- **SI HA ACEPTADO OBJETOS DE OTRAS PERSONAS,
DECLÁRELOS AL PRESENTARSE PARA QUE SEAN INSPECCIONADOS**

Letrero para informar a los pasajeros en los mostradores de presentación

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice C
FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE SOBRE UN HECHO A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL		
Fecha del incidente: _____	Fecha del informe: _____	
Hora del incidente: _____		
	REALIZADO	INTENTO
a) Amenaza de bomba	☐	☐
b) Otros actos de interferencia ilícita: 1) <i>Apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo.</i> 2) <i>Destrucción de una aeronave en servicio.</i> 3) <i>Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.</i> 4) <i>Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.</i> 5) <i>Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (sustancias) peligrosos con fines criminales.</i> 6) <i>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.</i> 7) <i>Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o recinto de una instalación de aviación civil.</i> 8) <i>Amenaza o paralización parcial o total de los servicios aeronáuticos, que comprometan, afecten el normal funcionamiento o interfieran el acceso de un aeropuerto, aerolínea y/o ayudas a la aeronavegación, poniendo en riesgo la seguridad operacional, efectuado por personas, funcionarios u organizaciones privadas o estatales, propias o ajenas a la actividad de la aviación civil.</i>	☐	☐
c) Intrusión al perímetro	☐	☐
d) No portar TIAA en Zona de Seguridad Restringida	☐	☐
e) Persona no autorizada en Zona de Seguridad Restringida	☐	☐
f) Vehículo no autorizado en Zona de Seguridad Restringida	☐	☐
g) Falsificación o adulteración de una TIAA	☐	☐
h) Portación de TIAA de otra persona	☐	☐
i) Equipaje sospechoso, hallazgo de armas o explosivos	☐	☐
j) Hurto o robo en Área Pública y/o Zona de Seguridad Restringida	☐	☐
k) Otros incidentes que hayan afectado e involucrado a la Seguridad de la Aviación Civil	☐	☐

DETALLES DEL SUCESO		
INFORMACIÓN RELATIVA A LAS MEDIDAS ADOPTADAS		
Nombre	Cargo	Firma

Apéndice D ELEMENTOS EXPLOSIVOS, MATERIALES PELIGROSOS, INCENDIARIOS O DISPOSITIVOS DESTRUCTIVOS

MERCANCÍAS PELIGROSAS Y ARTÍCULOS PROHIBIDOS — EQUIPAJE DE BODEGA

Aunque algunos artículos prohibidos y/o restringidos se pueden transportar con el equipaje de bodega del pasajero, los siguientes artículos y sustancias no deben ser transportados nunca con el equipaje de bodega. Esta lista incluye, artículos prohibidos, artículos restringidos y mercancías peligrosas. El personal de seguridad puede tener dudas con respecto a otros artículos que no se encuentren dentro de la presente directiva, por lo que en ese caso, también se pueden retirar y si fuera necesario, confiscar.

Sustancias corrosivas:	Mercurio, acumuladores para vehículos
Explosivos:	Detonadores, mechas, granadas, minas y explosivos
Líquidos inflamables:	Gasolina, metanol
Sólidos inflamables:	Magnesio, encendedores, fuegos artificiales, bengalas
Gases:	Propano, butano
Sustancias varias:	Componentes del sistema de combustible de vehículos que han contenido combustible
Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos:	Lejías, conjuntos de reparación de carrocería
Materiales radiactivos:	Isótopos medicinales o comerciales
Sustancias tóxicas o infecciosas:	Veneno para ratas, sangre infectada.

ARTÍCULOS RESTRINGIDOS POR CATEGORÍA

Los artículos que se describen en los siguientes párrafos son ejemplos de las seis categorías genéricas de artículos prohibidos. Esta lista no es exhaustiva pero debe ser empleada como guía por el personal AVSEC en el registro de personas, personal, pasajeros, del equipaje de mano y de bodega.

CATEGORÍA 1. ARMAS DE FUEGO, ARMAS DE FUEGO LIGERAS Y OTRAS ARMAS

ARTÍCULO	EQUIPAJE MANO	EQUIPAJE BODEGA
Armas de balines esféricos	NO	SI
Arpones y lanzas	NO	SI
Ballestas	NO	SI
Catapultas	NO	SI
Dispositivos paralizantes o de electrochoque, por ejemplo: aguijada para ganado, armas de electrodos con forma de dardos (taser)	NO	NO
Piezas de armas de fuego (se excluyen las miras telescópicas)	NO	SI
Pistolas de aire comprimido, armas largas y armas de perdigones	NO	SI
Pistolas de largada	NO	SI

Pistolas industriales de pernos y clavos	NO	SI
Pistolas para bengalas	NO	SI
Juguetes o réplicas idénticas de armas de fuego. (Aquellas que por su diseño, color y dispositivos sean claramente confundidas con un arma real)	NO	SI
Todas las armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles, escopetas, etc.)	NO	SI
NOTA: Todas las armas de fuego permitidas que se transporten como equipaje de bodega deben ser descargadas y verificadas según lo establecido en la RAB 108. Estas deben ser declaradas a la aerolínea en el mostrador de presentación del equipaje.		

CATEGORÍA 2. ARMAS PUNTIAGUDAS / CON BORDES PELIGROSOS Y OBJETOS FILOSOS

ARTÍCULO	EQUIPAJE MANO	EQUIPAJE BODEGA
Arpones y lanzas	NO	SI
Bastones de esquí/excursionismo	NO	SI
Crampones	NO	SI
Cuchillas y/o cuchillos de longitud mayor a 6 cm	NO	SI (cualquier longitud)
Cubertería metálica (tenedores y cuchillos)	NO	SI
Escalpelos	NO	SI
Shuriken (estrellas ninja)	NO	SI
Kubotan	NO	SI
Flechas y dardos	NO	SI
Hachas y garfios para hielo	NO	SI
Hachas y hachuelas	NO	SI
Herramientas que se puedan emplear como armas por su punta, filo, tamaño o empuñadura, por ejemplo: taladros y brocas, todo tipo de sierras, destornilladores, palancas de hierro, martillos, sopletes	NO	SI
Machetes	NO	SI
Navajas y hojas de afeitar descubiertas. (Las hojas de afeitar de seguridad o desechables si podrán transportarse en el equipaje de mano)	NO	SI
Patines para hielo	NO	SI
Tijeras	NO	SI
Cortauñas con cuchilla y limas puntiagudas	NO	SI
Sacacorchos y picahielos.	NO	SI
Sables, espadas y bastones de estoque	NO	SI
NOTA: Cualquier objeto afilado en el equipaje de bodega que pueda perforar el mismo, debería estar protegido por algún tipo de estuche o protegido de tal manera que evite heridas al personal de manipulación de equipajes o a los oficiales de seguridad.		

CATEGORÍA 3. OBJETOS CONTUNDENTES

ARTÍCULO	EQUIPAJE MANO	EQUIPAJE BODEGA
Bates de baseball y softball	NO	SI
Bates de cricket	NO	SI
Equipo de pesca (no es permitido en el equipaje de mano anzuelos)	SI	SI
Equipo para artes marciales.	NO	SI
Palos de golf	NO	SI
Palos de hockey	NO	SI
Palos de lacrosse	NO	SI
Porras y palos.	NO	SI
Remos para kayaks y canoas	NO	SI
Tacos de billar	NO	SI

CATEGORÍA 4. HERRAMIENTAS DE TRABAJO

ARTÍCULO	EQUIPAJE MANO	EQUIPAJE BODEGA
Taladros, incluidos taladros eléctricos portátiles sin cable	NO	SI
Brocas	NO	SI
Cuchillas, cuchillos profesionales	NO	SI
Sierras, incluidas sierras eléctricas portátiles sin cable	NO	SI
Destornilladores, formones	NO	SI
Palancas	NO	SI
Martillos	NO	SI
Sopletes	NO	SI
Pistolas de proyectil fijo y pistolas grapadoras	NO	SI

CATEGORÍA 5. EXPLOSIVOS

ARTÍCULO	EQUIPAJE MANO	EQUIPAJE BODEGA
Bengalas de todo tipo y otros materiales de pirotecnia (inclusive cañón lanzador de confeti (party Popper)) y detonadores de juguete	NO	NO
Detonadores para explosivos	NO	NO
Fuegos artificiales (petardos, cuetillos, etc)	NO	NO
Gas y contenedores de gas, por ejemplo: butano, propano, acetileno, oxígeno en grandes cantidades. (En el caso del oxígeno se permitirá en la cabina de pasajeros en cantidades establecidas por prescripción médica previa autorización de la aerolínea)	NO	NO
Granadas de todos los tipos	NO	NO

Materiales y dispositivos explosivos	NO	NO
Minas y otros artículos militares explosivos	NO	NO
Municiones y cartuchos para armas de fuego de portación legal. (Se permitirán en el equipaje de bodega en cantidades limitadas que no sobrepasen los 5 Kg de peso por pasajero previa declaración a la aerolínea. Deberán transportarse en contenedores o empaques seguros de metal, madera o fibra u otros tipos de empaques especialmente diseñados para el traslado de pequeñas cantidades de municiones)	NO	SI
Réplicas o imitaciones de material o dispositivos explosivos	NO	NO

CATEGORÍA 6. SUSTANCIAS QUÍMICAS, TÓXICAS E INFLAMABLES

ARTÍCULO	EQUIPAJE MANO	EQUIPAJE BODEGA
Ácidos y alcalinos, por ejemplo: acumuladores de electrolito líquido capaces de ser vertidos	NO	NO
Aerosoles incapacitantes, por ejemplo: aerosoles irritantes, de pimienta, gas lacrimógeno, extintores de fuego	NO	NO
Corrosivos o sustancias blanqueadoras, por ejemplo: mercurio, cloro. Jabón en polvo	NO	NO
Aguarrás o pintura y aditivos	NO	NO
Material radiactivo, por ejemplo: isótopos medicinales o comerciales.	NO	NO
Combustibles líquidos y sólidos inflamables, por ejemplo: petróleo/gasolina, diésel, combustible para encendedores, alcohol, etanol	NO	NO
Pinturas de aspersión tipo aerosol	NO	NO
Materiales infecciosos o biológicamente peligrosos, por ejemplo: sangre infectada, bacterias y virus.	NO	NO
Sustancias que puedan encenderse o tener combustión espontánea.	NO	NO
Venenos.	NO	NO
Caja o paquete de fósforos de encendido universal	NO	NO
Caja o paquetes de fósforos de seguridad (se autoriza uno por persona siempre y cuando sea portado por la persona)	NO	NO
*Encendedores	EN LA PERSONA	
NOTA: *En el caso de los encendedores se prohíben aquellos del tipo soplete y aquellos que contengan combustible líquido no absorbido (que no sea gas licuado). De igual manera, solo se permite uno portado por la persona.		

CATEGORÍA 7. OTROS MATERIALES PROHIBIDOS EN VUELOS CONSIDERADOS DE ALTO RIESGO

ARTÍCULO	EQUIPAJE MANO	EQUIPAJE BODEGA
Animales que puedan poner en riesgo la seguridad de las personas a bordo. (Queda sujeto a lo dispuesto por la línea aérea)	NO	SI
Agujas hipodérmicas. (Se podrán transportarse como equipaje de mano siempre y cuando se cuente con prueba documentada de su necesidad médica)	NO	SI
Elementos de contención (manillas o similares)	NO	SI
Lingas o cuerdas con sus tensores	NO	SI
Sombrillas y paraguas con punta metálica. (Los que tengan puntas romas o muy cortas podrán ser transportadas en el equipaje de mano).	NO	SI
Dispositivos electrónicos portátiles con baterías de litio con capacidad superior a los 160 watts (hoverboards, drones, mini segways, tablas de equilibrio electrónicas)	NO	NO
NOTA: En el caso de que no se pueda determinar los watts generados en una batería de litio de un dispositivo electrónico portátil, el mismo no podrá ser llevado por el pasajero ni en su equipaje de mano, ni en su equipaje de bodega/facturado. De igual forma, en lo que respecta a estos dispositivos en los casos 1 y 2, será la decisión final del operador aéreo de transportar estos artículos.		

CATEGORÍA 8. LÍQUIDOS Y GELES

ARTÍCULO	EQUIPAJE MANO	EQUIPAJE BODEGA
Los artículos de tocador (incluidos aerosoles) en una cantidad neta total por artículo no excederán de 750 ml. Las válvulas de descompresión y los aerosoles deben estar protegidos por una cápsula y otro medio adecuado para evitar la liberación involuntaria del contenido (tapa). Se entiende como artículos de tocador, perfumes, acondicionador para el cabello, colonias, etc. (La cantidad neta total de artículos no debe superar 2 L por persona en equipaje de mano)	SI	SI
Alcohol en un porcentaje máximo de 70%, este artículo no debe superar los 100 ml (mililitros) 3.4 oz (onzas) por persona. Desinfectantes a base de alcohol en un porcentaje de alcohol máximo de 70%, este artículo no debe superar los 360 ml (mililitros) 12.2 oz (onzas) por persona.	SI	NO

MEDIDAS ADICIONALES

La DGAC podrá prohibir otros artículos distintos de los ya enumerados. La AAC dará a conocer oportunamente sobre estas restricciones adicionales.

El personal de seguridad podrá denegar el transporte de todo equipaje de bodega que contenga un artículo no enumerado anteriormente que pueda poner en riesgo a la Seguridad de la Aviación Civil.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice E

PROCEDIMIENTO PARA EL TRANSPORTE DE ARMAS DE FUEGO

CONDICIONES DE TRANSPORTE

Los artículos prohibidos y/o restringidos que se permite su transporte por parte de pasajeros y otras personas que se podrían utilizar para cometer un acto de interferencia ilícita o podrían poner en peligro la seguridad de la aeronave si se transportaran en la cabina de pasajeros, se deben tratar en una de las maneras siguientes:

- a) Ubicarlos en el equipaje de bodega del pasajero, a menos que puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave.
- b) Las armas de fuego autorizadas para su transporte, deben ir descargadas.
- c) En cualquier caso, las armas prohibidas en su fabricación, importación, circulación, propaganda, compraventa, tenencia y uso, no serán admitidas para su transporte.
- d) Se pueden confiscar y a continuación eliminar de manera adecuada o destruirlos.
- e) Se pueden confiscar y mantener en almacenamiento con las autoridades del aeropuerto o el explotador de la aeronave correspondiente para su posterior devolución al pasajero.
- f) O, retirar y, una vez que se prepararon, embalaron y etiquetaron de manera adecuada, transportarlos en la bodega de la aeronave para devolverlos posteriormente al pasajero en el punto de destino consignado en el billete.

PROCEDIMIENTO DE TRANSPORTE

Facturación

- Las armas de cualquier categoría y los objetos que se considera que pueden ser utilizados como instrumentos ofensivos no podrán ser transportados como equipaje de mano, por lo que deben transportarse en régimen de equipaje facturado.
- Para aceptar como equipaje facturado las armas de cualquier categoría, excepto las armas blancas, será necesaria la autorización de la Autoridad Competente de la Policía Boliviana.
- Cuando se trate de armas u objetos que puedan ser utilizados como elementos ofensivos, y que no requieran la autorización de la Autoridad Competente de la Policía Boliviana, será suficiente para el transporte que vayan convenientemente embalados en una caja o estuche.
- Será responsabilidad del pasajero el que las armas y los objetos que puedan ser utilizados como instrumentos ofensivos vayan correctamente embalados. Cuando no sea así, el explotador de aeronaves orientará al pasajero sobre el procedimiento a seguir.
- Si se trata de armas, una vez que el interesado disponga de la correspondiente autorización, el explotador de aeronaves, procederá a identificar convenientemente el bulto, mediante las siglas, conforme a sus procedimientos y etiquetarlo con la correspondiente etiqueta de facturación, incluyendo una copia de la autorización expedida por la Autoridad Competente de la Policía Boliviana que también deberá de ser de conocimiento del Explotador de Aeropuerto.

Resguardo

Se entregará al interesado el resguardo de la etiqueta de facturación de equipaje, que unida a la autorización expedida por la Autoridad Competente de la Policía Boliviana, en su caso, le permitirá retirar el arma de que se trate en el aeropuerto de destino en un área segura y fuera de la zona de seguridad restringida.

Carga

El explotador de aeronaves cargará en la bodega del avión las cajas que contienen armas u objetos peligrosos, a los que se les dará el mismo tratamiento que a cualquier otro equipaje facturado, y deberá notificarse al Comandante de la aeronave, en la hoja de carga, el número de armas u objetos que puedan ser empleados como instrumentos ofensivos.

Descarga

Cuando el aeropuerto de destino sea un aeropuerto boliviano, el explotador de aeronaves, descargará las cajas o estuches que contienen armas y coordinará con la Autoridad Competente de la Policía Boliviana.

Cuando el aeropuerto de destino sea un aeropuerto extranjero, se seguirán las normas sobre descarga y entrega del país de destino.

COMUNICACIÓN

Los Explotadores de Aeronaves, Explotadores de Aeropuertos y la Policía Boliviana del aeropuerto, en interés de ambos y cuando se considere necesario para la efectividad del procedimiento, se comunicarán los vuelos en los que se transporten armas.

Apéndice F
PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA
AVIACIÓN CIVIL PNISAC

1. ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDADES.

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), es responsable de la elaboración, aprobación, aplicación, ejecución y mantenimiento del Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC).

La DGAC, a fin de ejercer su función de vigilancia, tendrá acceso a los apuntes de clases y otras ayudas, tales como películas, videos, diapositivas, reproducciones de armas y explosivos en cualquier momento, a fin de examinar la calidad de los materiales didácticos proporcionados por las diferentes organizaciones involucradas en el Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil.

El Explotador de Aeropuerto, los Explotadores de Aeronaves, y otras organizaciones responsables en aplicar procesos de instrucción en materia AVSEC, serán responsables de:

- a) Elaborar, aplicar y mantener un programa de Instrucción, de conformidad con las disposiciones establecidas en este documento, para cualesquiera de sus funcionarios que estén involucrados en la Seguridad de la Aviación Civil; y
- b) Garantizar que su personal y el personal de otras organizaciones que actúan en su nombre, sea seleccionado y entrenado de acuerdo a las normas establecidas en este documento.

La Instrucción del personal que participa en la Seguridad de la Aviación Civil, incluirán lo siguiente:

- a) Criterios para la selección de personal;
- b) Descripción de las cualificaciones esenciales para las diferentes tareas;
- c) Instrucción inicial y recurrente;
- d) Materiales didácticos necesarios; y
- e) Ejemplos de los exámenes.

El Programa de Instrucción como parte de los Programas de Seguridad deben presentarse a la DGAC para su revisión y/o aprobación, y su puesta en práctica será supervisada.

Este documento especificará los criterios para el Instrucción inicial del personal de seguridad, incluyendo el contenido de los módulos de aplicación, antes del personal asumir sus funciones. Además, especificará que todo el personal que no esté en la Seguridad de la Aviación Civil, debe recibir un Curso de Concientización sobre la Seguridad de la Aviación Civil.

Toda la Instrucción requerida, especificada en este documento, debe ser impartida a todo el personal, ya sea empleado de forma temporal o permanente.

Los registros de instrucción deben mantenerse al menos durante el periodo de empleo de cada empleado. Además, los registros deben ser completados y debidamente actualizados, y deben estar disponibles a petición de la DGAC. Como mínimo, dicha documentación debe incluir:

Antecedentes del empleado:

- a) Nombre del empleado y puesto de trabajo;
- b) Identidad del empleador;
- c) Fecha en que comenzó el empleo;
- d) Actividades de seguridad y la primera fecha en que fue contratado; Antecedentes de instrucción (por cada curso);
- a) Detalles de la Instrucción recibida, incluidas las fechas y la duración en horas;
- b) Nombre y firma del instructor y del estudiante, con la fecha;

- c) Rendimiento y los resultados de los exámenes; y
- d) Porcentaje o calificación mínima durante el proceso de certificación.

Los registros de rendimiento y los resultados de las evaluaciones deben ser mantenidos en confidencialidad.

Otro de los objetivos del PNISAC, es proporcionar al personal el conocimiento necesario, habilidades y la experiencia para hacer su trabajo. Así, el Programa de Instrucción debe ser revisado con frecuencia para garantizar que se cumplen no solo con las necesidades existentes, sino las demandas del futuro y, sobre todo en términos de preparación, recursos y equipos. Igual importancia debe ser puesta en las necesidades de Instrucción tras el periodo de Instrucción inicial. Los cursos recurrentes deben revisarse frecuentemente. Los Inspectores AVSEC de la DGAC, Instructores de Seguridad, Coordinadores de Seguridad, Oficiales de Seguridad, Operadores de rayos X, deben recibir capacitación oportuna, a fin de mantener sus conocimientos de Seguridad de la Aviación Civil, al día.

La DGAC se asegurará de que un sistema adecuado de supervisión, de las prácticas de Instrucción, sea desarrollado y aplicado. Dicho sistema de monitoreo debe incluir que las facilidades para el Instrucción sean evaluadas:

- a) La calidad de la enseñanza y métodos de instrucción; y
- b) La actualización y exactitud del contenido técnico de los cursos de la seguridad de la aviación.

La DGAC realizará visitas planificadas o al azar, a los diferentes cursos de capacitación, a fin de llevar a cabo evaluaciones escritas que permitan identificar la necesidad de realizar mejoras o cambios en la metodología del Instrucción, para mantenerse al corriente de las tendencias internacionales.

2. DESARROLLO DE PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN.

Los programas de Instrucción deben desarrollarse únicamente por personas calificadas, incluyendo un conocimiento adecuado de preparación de cursos de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC). La Instrucción debe llevarse a cabo sólo por parte de los formadores o instructores que cumplan los criterios definidos en este documento.

Para asegurar la Instrucción sostenible y la implementación efectiva de este Programa, el Explotador de Aeropuerto, los Explotadores de Aeronaves, y otras organizaciones con responsabilidad en implementar un Programa de Instrucción, deben tener una adecuada organización de la gestión de seguridad. El PNISAC establece el nivel de capacitación que deben poseer los Coordinadores de Seguridad y otros para el cumplimiento de sus deberes dentro de sus respectivas organizaciones.

La educación y el Instrucción de seguridad, no debe limitarse específicamente a los cursos AVSEC (inicial y recurrente). Siempre que sea posible y apropiado, un componente técnico y de Concientización de Seguridad de la Aviación Civil debe ser incorporado.

La DGAC es responsable de desarrollar y mantener la estrategia de educación e Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, quien proporciona orientación, asesoramiento y asistencia directa, en caso que sea necesario, a todos los involucrados por los diferentes programas de Instrucción.

El éxito de la capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil, se resume en seis criterios esenciales, como sigue:

- a) Contenido claramente definido;
- b) Número adecuado de instructores calificados;
- c) Sistema eficaz de presentación relacionado a las normas y condiciones de enseñanza;
- d) Equipamiento adecuado;
- e) Estándar mínimo de logros establecidos y adecuados (nivel de conocimientos y habilidades para ser obtenidos por cada individuo); y

- f) Método claramente definido para la evaluación del sistema de Instrucción.

3. POBLACIÓN OBJETIVO

El Programa de Instrucción estará dirigido al siguiente personal: Personal de Seguridad de la Aviación Civil:

- a) Oficiales de Seguridad (Aeropuerto, línea aérea, abastecimiento de a bordo, carga y correo);
- b) Operadores de rayos X
- c) Supervisores de seguridad;
- d) Instructores de Seguridad;
- e) Inspectores Nacionales; y
- f) Coordinadores de Seguridad.

Personal que no sea el de Seguridad:

- a) Personal de Explotadores de Aeronaves (Pilotos, Tripulantes de Cabina, Despachadores de Vuelo, Personal de Plataforma, Agentes de Tráfico, Gerentes o Jefes de aeropuerto / estación y supervisores, Personal administrativo no operativo).
- b) Personal de Empresas de aprovisionamiento.
- c) Personal de Empresas de Carga y Correo.
- d) Organismos a cargo de los Servicios de Tránsito Aéreo.
- e) Personal de servicios de asistencia en tierra.

4. PERSONAL DE SEGURIDAD

GENERALIDADES

El personal de seguridad conformado por los Oficiales de Seguridad, Operadores de rayos X, Supervisores y Coordinadores de Seguridad, son aquellas personas responsables por la implementación de las medidas de seguridad, entre cuyas responsabilidades se encuentra:

- a) Control de acceso;
- b) Vigilancia y patrullaje;
- c) Seguridad de la aeronave;
- d) Inspección de pasajeros y equipaje de mano;
- e) Inspección y retención de equipaje de bodega, carga y correo;
- f) Inspección de vehículos;
- g) Procedimientos para abastecimiento de alimentos y operador de provisiones de aeropuerto;
- h) Conducción de las medidas de control de calidad; y

El reclutamiento, la selección, el Instrucción y la certificación del personal de seguridad, son críticos para establecer un adecuado y efectivo sistema de seguridad.

5. CATEGORÍAS DEL PERSONAL DE SEGURIDAD

Las categorías del personal de seguridad, son los siguientes:

- a) Oficiales de Seguridad (Aeropuerto, línea aérea y carga y correo);
- b) Operadores de rayos X
- c) Supervisores de seguridad;
- d) Instructores de seguridad;
- e) Inspectores AVSEC de la DGAC; y
- f) Coordinadores de Seguridad.

El personal de seguridad que desempeña la función de Oficiales de Seguridad, debe poseer las siguientes cualificaciones:

- a) Buena visión y capacidad auditiva (conseguidos con lentes correctores o audífonos, si es necesario);
- b) Habilidad para buena comunicación oral y escrita, no afectados por impedimentos del habla;
- c) Buenas habilidades interpersonales que les permitan mantener un nivel adecuado de servicio al cliente, garantizando al mismo tiempo que las funciones de seguridad se lleven a cabo de manera eficaz;
- d) Un estilo de vida saludable, sin la dependencia del alcohol o sustancias ilegales (el uso de medicamentos con receta debe considerarse de forma individual para garantizar que los derechos no se vean perjudicados);
- e) Una fuerza física y agilidad razonables (con capacidad para levantar en forma repetidas y llevar equipajes o doblarse, levantarse, inclinarse, agacharse, ponerse en cuclillas o estar de pies por periodos prolongados); y
- f) Estar certificado como Oficial de Seguridad, por la DGAC.

El personal de seguridad que se desempeñe como Operador de rayos X, debe poseer, en adición a las de los Oficiales de Seguridad, las siguientes cualificaciones:

- a) Capacidad de percibir en forma adecuada los colores de los equipos de rayos X;
- b) Habilidad para reconocer objetos de alto relieve señalados por los rayos X;
- c) Prestar la mayor atención posible, tanto a la estructura y partes adicionales como al contenido de lo examinado por rayos X,
- d) Estar certificado como Operador de rayos X, por la DGAC

El personal de seguridad que se desempeñe como Supervisor de Seguridad de la Aviación Civil, debe poseer, en adición a las de los Oficiales de Seguridad y Operadores de rayos X, las siguientes cualificaciones:

- a) Un nivel de experiencia de trabajo de cuatro (4) años, mínimo como Oficiales de Seguridad de seguridad; y
- b) Estar certificado como Oficial de Seguridad, por la DGAC.

El personal de seguridad que se desempeñe como Inspector de Seguridad de la Aviación Civil de la DGAC, debe poseer las cualificaciones que se establecen en el Manual de Descripción de Puestos de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Los Coordinadores de Seguridad de la Aviación Civil deben poseer las siguientes cualificaciones:

- a) Amplio conocimiento en la normativa nacional e internacional sobre la materia de Seguridad de la Aviación Civil;
- b) Experiencia en la elaboración de Programas de Seguridad de la Aviación Civil.
- c) Amplio conocimiento y experiencia en la aplicación de herramientas de control de calidad en Seguridad de la Aviación Civil.
- d) Contar con cursos en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
- e) Amplio conocimiento en la aplicación de la metodología de evaluación de riesgos; y
- f) Conocimientos en las áreas específicas siguientes:
 - Sistemas de seguridad y control de acceso;
 - Seguridad de aeronaves en tierra;
 - Artículos restringidos y prohibidos;
 - Seguridad de las Empresas de Aprovisionamiento de a bordo
 - Contar con la certificación de Instructor en Seguridad de la Aviación Civil, otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El personal de seguridad que desarrolla y/o que conduce el Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, debe poseer la certificación, el conocimiento y la experiencia necesaria. Como mínimo, esto debe incluir:

- a) Un nivel de experiencia de trabajo de cuatro (4) años, en el ámbito de la Seguridad de la Aviación Civil.
- b) Certificación de instructor por la DGAC;
- c) Amplios conocimiento y experiencia en operaciones de la Seguridad de la Aviación Civil; y
- d) Conocimiento en una o más de las siguientes áreas:
 - Regulaciones internacionales, regionales y nacionales sobre la Seguridad de la Aviación Civil;
 - Sistemas de seguridad y control de acceso;
 - Seguridad de aeronave en tierra y en vuelo;
 - Verificación del pre-embarque;
 - Seguridad del equipaje y la carga;
 - Verificación y registro de seguridad de las aeronaves;
 - Artículos restringidos y artículos prohibidos;
 - Procedimientos de emergencia;
 - Una descripción del terrorismo; y
 - Otras áreas y medidas de realzar conocimiento de la seguridad.

6. PROCESO DE SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN

A todos los empleados o potenciales empleados de cualquier organización que vaya a implementar las medidas de Seguridad de la Aviación Civil, particularmente la inspección de seguridad de la aviación, se les debe revisar los antecedentes personales y policiales, y recurrir a la re-verificación siempre que sea necesario. La verificación de los antecedentes debe incluir la búsqueda de cualquier relación con grupos sospechosos de actividades terroristas o simpatías con los mismos, así como la verificación de las identidades y experiencias, que incluyan antecedentes policiales del solicitante.

El Explotador de Aeropuerto, Explotador de Aeronaves u otro personal involucrado en diferentes aspectos relacionados con la Seguridad de la Aviación Civil, conforme a su reglamento interno de contrataciones, puede solicitar otros requisitos adicionales.

7. REQUERIMIENTOS DE INSTRUCCIÓN

Los Oficiales de Seguridad, Operadores de rayos X, Supervisores, Inspectores AVSEC de la DGAC, Instructores de Seguridad y Coordinadores de Seguridad, deben, en adición a la Instrucción básica de Seguridad en Aviación Civil, tener una Instrucción específica de acuerdo a las tareas a desempeñar. Esta instrucción debe incluir lo descrito en el Anexo 1 de este Apéndice y ser desarrollado en los Programas de Instrucción para el personal de Seguridad de cada una de las organizaciones.

La capacitación debe llevarse a cabo por un Instructor debidamente certificado por la DGAC. Antes de ser autorizado para desempeñar actividades de seguridad, los candidatos deben recibir una Certificación por parte de la DGAC que acredite sus conocimientos.

Los Programas de Instrucción de Seguridad deben incluir instrucción en el puesto de trabajo, vigilado por supervisores experimentados. Además, la DGAC debe supervisar las actividades de Instrucción, para garantizar que se lleven a cabo de acuerdo con las normas nacionales. La capacitación debe ser proporcionada por instructores certificados, tanto en el Instrucción inicial como en el del puesto de trabajo.

La instrucción inicial y recurrente (12 meses) para los Oficiales de Seguridad, Operadores de rayos X, Supervisores y Coordinadores de Seguridad, se realizará en acuerdo a lo establecido en el Anexo 1 de este Apéndice.

Los objetivos de la Instrucción deben ser:

- a) Promover un común entendimiento sobre cómo evaluar la aplicación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), Reglamentaciones Aeronáuticas Bolivianas RAB 107, 108 y 109, y Programas de Seguridad de los Explotadores;
- b) Estandarizar las prácticas de trabajo, a fin de lograr los objetivos del Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil;
- c) Proporcionar a los candidatos la información y documentación necesarias para llevar a cabo sus deberes, y
- d) Permitir a los candidatos desarrollar sus habilidades de control de calidad, tales como: principios, procedimientos y técnicas para la recopilación de información, observación, revisión de documentación y redacción de informes.

La Instrucción también consistirá en adiestramiento en el puesto de trabajo, supervisado por inspectores AVSEC. Las sesiones de Instrucción incluyen la participación de los candidatos en una o más actividades monitoreadas, durante las cuales deben demostrar su capacidad de realizar las tareas. Todas las actividades monitoreadas que realicen los candidatos, serán revisadas de una manera continua.

Los Coordinadores de Seguridad de la Aviación Civil deben recibir la instrucción que le permita comprender los principios de la seguridad de aviación; regulaciones internacionales, regionales y nacionales; y la vigilancia de cumplimiento. La instrucción debe familiarizar a los de Seguridad en todos los aspectos de la gestión de la Seguridad de la Aviación Civil.

La instrucción inicial de los Coordinadores de Seguridad de la Aviación Civil, se basará en un Curso de Coordinadores de Seguridad de la Aviación Civil AVSEC, aprobado y/o reconocido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Los Instructores deben ser certificados por la DGAC, antes de ser autorizados para impartir instrucción, debe requerírsele la certificación otorgada por la DGAC que avale la posesión de los conocimientos necesarios para poder ejercer esa función.

El aspirante a instructor antes de su certificación, deberá cumplir con sesiones supervisadas “de trabajo en el aula”, por un instructor certificado por la DGAC. El Instructor debe demostrar su habilidad en la ejecución de sus tareas específicas.

8. DESARROLLO DE CARRERA

Tanto la motivación individual, como la de grupo, son importantes para el desarrollo de la carrera. Cuanto más los objetivos y los valores de los funcionarios alineados con los objetivos de la organización, mejor será la fuente de motivación. La motivación es un tema complejo, ya que es diferente para cada persona; la receptividad de motivación y el potencial de motivar a la gente cambian a diario y de una situación a otra.

Los siguientes factores pueden ser considerados para motivar al personal:

- a) La seguridad en el empleo y la satisfacción;
- b) La perspectiva de carrera;
- c) Problemas de empleo y la variación;
- d) Los salarios;
- e) La adopción de decisiones;
- f) Las horas de trabajo;
- g) Del nivel de estrés;
- h) El reconocimiento de buen desempeño;
- i) Las sanciones por mal desempeño;
- j) La definición del papel y las responsabilidades, y

k) El Instrucción continuo.

El valor de los planes de desarrollo de carrera no puede ser sobreestimado. No puede suponerse que los salarios por sí solo generan compromisos con la tarea en cuestión y los objetivos del empresario. La promoción profesional y los objetivos bien definidos del trabajo son generalmente necesarios para obtener el esfuerzo máximo y constante del personal. Los empleados requieren garantías acerca de lo que se espera de ellos, como están progresando y la forma en que ellos avanzan en su carrera.

Cuando los criterios de selección y los marcos de tiempo prescritos están presentados en una secuencia lógica, un empleado reconocerá fácilmente oportunidades y perspectivas de ascenso. Para desarrollar el plan de carrera, la organización debe:

- a) La revisión constante de las calificaciones del reclutamiento;
- b) Revisar los métodos de Instrucción y evaluar periódicamente los planes de estudios;
- c) Maximizar el uso de recursos humanos y de instalaciones;
- d) Mejorar la supervisión y la gerencia; y
- e) Ofrecer la motivación y el incentivo para realizarse.

Con este nivel de apoyo en materia de organización, los Instructores pueden informar adecuadamente de las oportunidades y los empleados fomentar su compromiso. La calidad del servicio de la organización se verá reforzada por este tipo de acciones.

9 PERSONAL DE NO SEGURIDAD

GENERALIDADES

El personal de no seguridad puede ser definido como:

- a) Cualquier personal que le es permitido el acceso a las áreas restringidas; y
- b) Cualquier personal empleado por un Explotador de Aeropuerto, Explotador de Aeronaves, Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, que tiene trabajo relacionado con la operación de la aviación civil y que como tal no pudiera estar involucrado en la aplicación de medidas de seguridad.

La facilitación de Instrucción y los requerimientos para el personal de no seguridad, está definido en este documento.

RECLUTAMIENTO Y SELECCIÓN

La selección de los reclutados deberá estar basados en condiciones tales como credibilidad, reputación y capacidad.

El personal contratado que solicite acceso a las zonas restringidas de seguridad, debe estar sometido a la investigación de sus antecedentes, durante el proceso inicial de su selección y otra vez en intervalos regulares.

REQUERIMIENTO DE INSTRUCCIÓN

El personal de no seguridad recibirá capacitación en Concientización de Seguridad de la Aviación Civil, enfocado en prevenir los riesgos de la seguridad, así como, será instruido para reportar a las autoridades correspondientes, cualquier incidente que signifique una amenaza a la Seguridad de la Aviación Civil.

Como la Instrucción sobre la prevención en materia de Seguridad de la Aviación Civil puede ser extremadamente compleja su desarrollo requiere una evaluación adecuada por cada grupo objetivo en su área de responsabilidad. En ese sentido se desarrollarán programas de prevención para los siguientes grupos ocupacionales:

- a) Personal de Explotadores de Aeronaves
- b) Personal de Empresas de Aprovisionamiento
- c) Personal de Empresas de Carga y Correo
- d) Organismos a cargo de los Servicios de Tránsito Aéreo

El curso de Concientización en seguridad de la aviación, debe ser impartido por el Explotador de Aeropuerto, al momento de otorgar y renovar las Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario, a fin de fortalecer el conocimiento del personal de la Comunidad Aeronáutica en materia de Seguridad de la Aviación Civil.

10 CERTIFICACIÓN

PERSONAL DE SEGURIDAD

Introducción

Cada organización que emplea Oficiales de Seguridad, Operadores de rayos X, Supervisores de Seguridad y Coordinadores de Seguridad es responsable de asegurar que estén debidamente certificados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, según lo previsto en este documento.

Para los propósitos de fiscalización, la DGAC debe revisar el proceso de la certificación para el personal de Seguridad y requerir la evidencia de la certificación (ejemplo, un certificado) para cada personal de Seguridad.

Elementos Claves

Los cursos de Instrucción que llevan a la certificación, se deben desarrollar para todos los aspectos de Seguridad de la Aviación Civil y el personal debe ser entrenado específicamente para cada función.

Para la Instrucción en el puesto de trabajo, antes de la certificación, el personal estará bajo la supervisión de una persona experimentada y competente, con la intención de transferir el conocimiento del aula a la práctica. Durante éste periodo el personal no debe tomar decisiones relacionadas a ninguna alarma.

Exámenes

Los Oficiales de Seguridad, los Operadores de rayos X, los Supervisores de Seguridad y Coordinadores de Seguridad, deben ser evaluados en todo la Instrucción que reciban. La capacidad del personal de Seguridad se puede evaluar de las siguientes maneras:

- a) Un examen escrito;
- b) Un examen de la interpretación de la imagen de la máquina de rayos X; y/o
- c) Una prueba oral.

Las habilidades se deben evaluar por los exámenes escritos o prácticos, apropiados. Los exámenes deben ser administrados por cada Instructor.

Las calificaciones mínimas para aprobar los cursos de Oficiales de Seguridad de seguridad, Operadores de rayos X, Supervisores, Coordinadores de Seguridad e Instructores de Seguridad serán de ochenta por ciento (80%). El proceso de certificación se debe conducir bajo la responsabilidad de la DGAC.

El participante debe pasar cada módulo para aprobar un curso. Si uno o más módulos no se terminan con éxito, el participante le es permitido repetir los exámenes respectivos, solo hasta una segunda instancia.

La aprobación del Instrucción inicial es un requisito previo al empleo como personal de Seguridad.

Los exámenes teóricos para el Personal de Seguridad estarán basados en el contenido del Material Didáctico Normalizado (MDN) de la OACI. Debe haber un banco suficiente de preguntas, para asegurar una base confiable, válida y estandarizada para la certificación.

Para la re-certificación del Personal de Seguridad, al examen teórico se pueden agregar preguntas específicas, relacionadas con deberes específicos.

El examen práctico debe evaluar las capacidades siguientes:

- a) La capacidad de los Oficiales de Seguridad para operar el equipo de seguridad, utilizado en el puesto de trabajo y su entendimiento de los asuntos relacionados con su seguridad;
- b) Las características del funcionamiento de los sistemas de la máquina de rayos X y del significado del uso de colores;
- c) El uso de otro equipamiento de seguridad;
- d) La verificación y el registro manual de personas y equipajes, y la capacidad de utilizar los procedimientos correctos; y
- e) Las reglas de conducta para el tratamiento de los pasajeros y en situaciones críticas.

Los Operadores de rayos X deben saber identificar artículos restringidos y prohibidos viendo imágenes de rayos X. Esta capacidad se debe determinar conduciendo un examen de la interpretación de la imagen de rayos X, basado en una selección de artículos, incluyendo imágenes de rayos X de más de un artículo restringido/prohibido, y un número de imágenes del "equipaje de mano, equipaje facturado y/o carga limpia", apoyados de tecnología TIP.

El período de tiempo permitido para la interpretación de las imágenes de rayos X, deben ser comparables con la duración de la verificación en un puesto de inspección real. Para cada imagen de rayos X, los candidatos deberán indicar si se trata de un "equipaje sin amenaza" o si debe ser verificado manualmente. Además, al personal se le debe pedir que identifiquen los artículos restringidos y prohibidos.

Los resultados de los exámenes deberán basarse en "las respuestas acertadas", así como las tasas de falsas alarmas. Además, como alternativa, los resultados de los exámenes pueden basarse en el número limitado de artículos identificados y prohibidos.

Los postulantes para obtener la certificación de instructores AVSEC deben ser evaluados por la DGAC. Dicha evaluación considerara:

- a) El cumplir con las cualificaciones establecidas en la presente Reglamentación,
- b) Un examen teórico que consistirá en un cuestionario de respuesta múltiple o cualquier otra forma de verificación aprobada por la DGAC;
- c) Un examen práctico que consistirá en la presentación de un módulo de Instrucción, bajo la evaluación de un tribunal seleccionado por la DGAC, y
- d) La realización de un entrenamiento en aula, bajo la supervisión y evaluación de un inspector de la DGAC o un Instructor Certificado.

Para el examen práctico, en el proceso de certificación inicial de un Instructor, se evaluará las capacidades siguientes:

- a) Técnicas de comunicación (audibilidad, modulación, articulación, tono, etc.);
- b) Administración del tiempo;
- c) Dominio del contenido;
- d) Utilización de los materiales de apoyo;
- e) Plataformas virtuales; y
- e) Modales (contacto visual, expresión corporal, etc.)

Instrucción en el puesto de trabajo (OJT)

La Instrucción debe impartirse en el lugar de trabajo, una vez completada la instrucción inicial, para los casos de Oficiales de Seguridad, Operadores de rayos X y Supervisores de Seguridad. Normalmente consistirá en un proceso de cuatro fases a ser administradas por un personal de seguridad de mayor experiencia. Las fases de la instrucción en el puerto de trabajo, se clasifican en:

Fase I / Introducción y discusión: Esta fase se realizará una exposición relativa a las áreas de responsabilidad y funciones específicas de la tarea a desarrollar, en algunos casos puede realizarse como una sesión de discusión antes de que el responsable de la instrucción proceda con la fase II.

Fase II / Observación: En esta fase el responsable de la instrucción debe realizar las tareas rutinarias mientras el participante observa. El participante puede realizar consultas sobre aspectos de su interés durante esta fase, para ser respondidas por el instructor.

Fase III / Asistencia: El instructor colocará al participante a realizar las tareas mencionadas, siempre con su asistencia y apoyo. En esta fase el instructor debe corregir cualquier desviación del procedimiento y asesorar al participante sobre la mejor forma de realizar la tarea. Esta fase podrá repetirse tantas veces como el instructor estime necesario para que el participante tenga dominio sobre el tema tratado.

Fase IV / Observación y evaluación: En esta etapa el participante es sometido a un proceso de observación y evaluación por parte del instructor, en cuyo caso las tareas deben ser realizadas íntegramente por el participante sin la asistencia del instructor, con el fin de evaluar las destrezas y habilidades adquiridas durante el entrenamiento en el trabajo. En caso que el participante no logre superar satisfactoriamente esta etapa, debe ser notificado al supervisor inmediato, quien tomará las decisiones pertinentes.

Durante este tiempo el personal debe formar parte de un equipo con otras personas de experiencia y competencia que le indiquen los puntos más delicados de su labor que no puedan ser aprendidos eficazmente en una situación de aula. Debe aplicarse este período para evaluar la competencia del personal en las diversas funciones realizadas, antes de que se le permita actuar independientemente.

Instrucción Recurrente

El personal de seguridad se someterá a un Instrucción recurrente, cada doce (12) meses. Este consistirá habitualmente, en mejorar las pericias prácticas e incluir actualizaciones de las amenazas, asuntos locales y cambios de procedimientos y de equipos. Se examinarán repetidamente, las esferas importantes de inspección y registro, para asegurar que se mantengan las normas.

La instrucción recurrente, se proveerá a todo el Personal de Seguridad, para esto cada organización deberá desarrollar el contenido de los programas de instrucción recurrente considerando los contenidos de los módulos del curso inicial dictado a cada tipo de personal de seguridad (Oficial de Seguridad, Operador de rayos X o Supervisor de Seguridad).

El personal que ha permanecido inactivo o no haya tenido un curso recurrente, por un periodo mayor de (15) meses de haber recibido un curso inicial o recurrente, deberá recibir una Instrucción Inicial.

Re-certificación

La re-certificación es un importante indicador de que el personal certificado ha mantenido los requerimientos y normas de rendimiento. Este proceso también deberá ayudar en la verificación de que los Oficiales de Seguridad, Operadores de rayos X y Supervisores de Seguridad, estén capacitados y aptos para llevar a cabo sus tareas de verificación en un nivel adecuado. El período de validez es de cuatro (4) años.

Si un candidato falla en cualquiera de los elementos de la re-certificación, deben ser reconsideradas sus habilidades para satisfacer los deberes.

ANEXO 1

MODELOS DE PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD

Duración	:	40 horas iniciales
Título del Curso	:	INSTRUCTORES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
Propósito del curso	:	Capacitar al personal en Seguridad de la Aviación Civil para que presente los cursos especializados de entrenamiento en seguridad de la aviación a ese personal especializado, utilizando materiales didácticos validados para los cursos que dependen de los textos, tales como los de Materiales Didácticos Normalizados (MDN).
Participantes	:	Personal de aviación que actualmente tienen asignadas o se les asignará dentro de poco, tareas en seguridad de aviación.

Objetivos del Curso

Al finalizar el estudio del presente curso, los alumnos podrán:

- Impartir la instrucción AVSEC aplicando los principios generales del aprendizaje y la instrucción;
- Presentar correctamente los cursos validados de instrucción dependientes del material didáctico;
- Identificar, seleccionar y preparar las ayudas apropiadas de enseñanza;
- Desarrollar o modificar los objetivos y las pruebas de instrucción cuando sean apropiados para cumplir las necesidades nacionales; e
- Identificar y usar diferentes métodos de instrucción cuando sea necesario.

Requisitos de Admisión

- Para el personal que tiene experiencia en el campo de la Seguridad de la Aviación Civil;
- Haber cumplido satisfactoriamente la educación posterior a la secundaria o una educación equivalente;
- Tener dominio oral y escrito del idioma de instrucción; y
- Es deseable que los alumnos hayan asistido a un curso de Seguridad de la Aviación Civil especializado, como por ejemplo el MDN BÁSICO o su equivalente.

Contenido del Curso

No.	Módulos/Actividades	Duración	Técnicas
1	Introducción al Curso	02:20	Varios
2	Función del Instructor AVSEC e introducción al MDN/BÁSICO	05:35	Varios
3	Principios de aprendizaje y la instrucción	02:55	Varios
4	Cómo organizar el curso	01:40	Varios
5	Preparación de instalaciones y equipos	01:55	Varios
6	Generalidades sobre preparación de cursos	01:35	Varios
7	Pruebas	00:45	Varios
8	Presentación de materiales	03:05	Conferencia y entrenamiento práctico
9	Evaluación de desempeño	01:30	Conferencia
10	Familiarización con el curso MDN Básico	05:20	Conferencia y entrenamiento práctico
11	Presentaciones de grupo	12:00	Entrenamiento práctico
12	Actividades de clausura	01:00	Evaluación

Duración	:	40 horas iniciales, 16 horas recurrentes
Título del Curso	:	INSTRUCCIÓN PARA SUPERVISORES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA
Propósito del Curso	:	Este curso capacitará al personal seleccionado en Seguridad de la Aviación Civil para supervisar la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de acuerdo con los programas aprobados de Seguridad de la Aviación Civil.

Personal a ser capacitado

Este entrenamiento se dará al personal existente en el nivel básico, con un gran potencial para ser promovido al nivel de supervisión, y al personal existente a nivel de la autoridad o de la organización principalmente responsables para aplicar correctamente las medidas preventivas de seguridad en los aeropuertos y de aquellas otras entidades relacionadas con la aviación encargadas de las actividades de soporte.

Objetivo(s) del Curso

Se ha planificado el curso para habilitar al personal seleccionado de supervisión de seguridad para:

- Supervisar la puesta en marcha de los aspectos importantes de los Programas de Seguridad de la Aviación Civil;
- Monitorear la inspección, investigación, registro de los pasajeros y del equipaje de acuerdo con las normas prescritas;
- Organizar las acciones de respuesta inicial en las contingencias;
- Aplicar los principios y prácticas de las habilidades de liderazgo, motivación y comunicación;
- Monitorear la puesta en marcha de procedimientos operacionales normalizados;
- Distribuir y designar las responsabilidades al personal de seguridad;
- Evaluar al personal de seguridad en el desarrollo de su trabajo y supervisar el entrenamiento en el trabajo;
- Asegurar la preparación, registro y emisión de los informes de incidentes; y
- Desarrollar y mantener una coordinación con otras agencias, organizaciones y entidades relacionadas con la seguridad de la aviación.

Requisitos de Admisión

Los participantes deben cumplir los criterios siguientes:

- Haber completado con éxito el Curso de Instrucción Básica para el Personal de Seguridad de Aeropuerto o Aeronaves, o su equivalente; y
- Dominio, tanto oral como escrito, del idioma español.

En caso de contratación de personal externo para la supervisión, ese personal debe:

- Haber completado exitosamente la educación secundaria o educación equivalente; y
- Tener conocimiento del contenido de Instrucción Básica para el Personal de Seguridad de Aeropuerto o Aeronaves.

Contenido del Curso

No.	Módulos/Actividades	Duración	Técnicas
1	Introducción al curso	03:20	Ceremonia de inauguración, presentación, ejercicios y diapositivas
2	Supervisión en el Aeropuerto	06:20	Varios
3	Procedimientos Operacionales Normalizados	02:30	Varios
4	Asegurando la eficacia operacional del equipo	02:15	Varios
5	Planificación de la unidad de seguridad	03:15	Varios

6	Organización y misión del personal de seguridad	04:05	Varios
7	Supervisión de la responsabilidad operacional	03:50	Varios
8	Supervisión del cumplimiento de los Procedimientos Operacionales Normalizados	02:50	Varios
9	Evaluación del personal de seguridad	02:50	Varios
10	El supervisor y la capacitación en el trabajo	02:30	Varios
11	Procedimientos de respuesta a incidentes	02:00	Varios
12	Supervisión de la respuesta a los incidentes	04:30	Varios
13	Actividades de clausura	00:45	Discusiones generales, presentación y actividades de clausura

Duración	:	60 horas iniciales, 16 horas recurrentes
Título del Curso	:	INSTRUCCIÓN BÁSICA PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO
Propósito del Curso	:	El curso, servirá para entrenar al personal de Seguridad de la Aviación Civil de un aeropuerto para que aplique, supervise y haga cumplir las medidas preventivas de seguridad de los aeropuertos de conformidad con los programas locales aprobados.

A quiénes está destinado este Curso

El curso está dirigido tanto al personal nuevo como al existente y que ejerce funciones en una categoría de nivel básico, empleado por la autoridad u organismo cuya responsabilidad principal es la aplicación de medidas preventivas de Seguridad de la Aviación Civil en los aeropuertos, o por otros organismos relacionados con la aviación llamados a proporcionar actividades de apoyo, incrementando el manejo de detectores de metal de Pórtico o detectores de metal manuales.

Objetivos del Curso

El curso ha sido formulado para capacitar al personal de seguridad seleccionado a fin de que pueda:

- Trabajar y desenvolverse en un aeropuerto con seguridad;
- Comunicarse y colaborar con otros organismos de seguridad;
- Controlar el movimiento de personas y vehículos;
- Vigilar y patrullar las áreas e instalaciones y servicios vulnerables de los aeropuertos y las aeronaves;
- Reconocer armas y artefactos explosivos/ incendiarios;
- Inspeccionar/ registrar a los pasajeros y el equipaje;
- Reaccionar ante situaciones de emergencia y contingencia en los aeropuertos; y
- Escoltar a personas y envíos.

Requisitos para la admisión

Los participantes deben satisfacer los siguientes criterios:

- haber completado con éxito estudios secundarios o equivalentes; y
- tener dominio oral y escrito del idioma español.

Contenido del Curso

No.	Módulos/Actividades	Duración	Técnicas
1	Introducción al curso y su administración	02:15	Ceremonia de inauguración, presentación, ejercicios y diapositivas
2	Presentación de la aviación civil internacional	06:00	Presentación, discusiones, diapositivas y examen de conocimientos
3	Trabajo en el aeropuerto	08:00	Presentación, discusiones, diapositivas, visita al aeropuerto y examen de conocimientos
4	Control de acceso - personas	07:35	Presentación, discusiones, diapositivas, ejercicios prácticos, visita al aeropuerto y examen de conocimientos
5	Control de acceso - vehículos	06:40	Presentación,

			discusiones, diapositivas, ejercicios prácticos y examen de conocimientos
6	Identificación de artefactos explosivos y otros artículos de uso restringido	06:30	Presentación, discusiones, diapositivas, demostración y examen de conocimientos
7	Establecimiento de procedimientos de inspección	03:30	Presentación, discusiones, diapositivas, demostración, ejercicios prácticos y examen de conocimientos
8	Patrullaje y guardia	02:50	Presentación, discusiones, diapositivas y examen de conocimientos
9	Inspección y registro de pasajeros y equipaje	08:10	Presentación, discusiones, diapositivas, demostración, ejercicio práctico y examen de conocimientos
10	Equipo de rayos X convencional	03:35	Presentación, discusiones, diapositivas, demostración, ejercicio práctico y examen de conocimientos
11	Protección de la aeronave	04:15	Presentación, discusiones, diapositivas, demostración, ejercicio práctico y examen de conocimientos
12	Actividades de clausura	01:30	Discusiones generales, presentación y actividades de clausura

Duración curso	:	40 Horas iniciales, 16 horas recurrentes
Título del curso	:	INSTRUCCIÓN PARA OPERADORES DE RAYOS X
Propósito del Curso	:	El curso servirá para entrenar al personal de Seguridad de la Aviación Civil para desempeñarse como Operadores de rayos X.

A quiénes está destinado este Curso

El curso está destinado a los Oficiales de Seguridad, cuya principal responsabilidad es la aplicación de medidas preventivas de seguridad con los equipos de rayos X.

Objetivos del curso

Al finalizar el curso los Operadores de rayos X tendrán la capacidad de:

- Conocer la Legislación para la operación de los equipos de rayos X
- Conocer los principios de la Radiación.
- Aplicar las instrucciones y datos teóricos de los equipos de rayos X.
- Interpretar las imágenes que proyecta el equipo.
- Reconocer los diferentes tipos de Artículos Prohibidos según su clasificación.

Requisitos para la admisión

Los participantes deben satisfacer los siguientes criterios:

- Los participantes deben satisfacer los criterios establecidos en la RAB 107.
- Haber completado el curso básico inicial AVSEC.
- Haber desempeñado la función de Oficial de Seguridad (Aeropuerto o Línea Aérea).

Contenido del curso

No.	Módulos/Actividades	Duración	Técnicas
1	Introducción al curso y su administración	01:45	Ceremonia de inauguración, presentación, ejercicios y diapositivas
2	Legislación	03:50	Varios
3	Radiación	02:20	Varios
4	Instrucción de seguridad y responsabilidades	02:10	Varios
5	Datos técnicos de los equipos de rayos X	02:00	Varios
6	Reconocimiento de artículos prohibidos	06:35	Varios
7	Información básica de mercancías peligrosas	05:45	Varios
8	Imágenes TIP	06:50	Varios
9	Actividades de clausura	01:30	Discusiones generales, presentación y actividades de clausura

Duración curso	:	40 Horas iniciales, 16 horas recurrentes
Título del curso	:	INSTRUCCIÓN BÁSICA PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LÍNEA AÉREA
Propósito del Curso	:	Entrenar al personal de seguridad de líneas aéreas para que aplique, supervise y haga cumplir las medidas preventivas de seguridad en las aeronaves y aeropuertos de conformidad con los programas locales aprobados.

A quiénes está destinado este Curso

El curso está destinado a los Oficiales de Seguridad, cuya principal responsabilidad es la aplicación de medidas preventivas de seguridad con los equipos de rayos X.

Objetivos del curso

El curso ha sido formulado para capacitar al personal de seguridad seleccionado a fin de que pueda:

- Trabajar y desenvolverse en un aeropuerto con seguridad;
- Comunicarse y colaborar con otros organismos de seguridad;
- Controlar el movimiento de personas y vehículos;
- Vigilar y patrullar las áreas e instalaciones y servicios vulnerables de los aeropuertos y las aeronaves;
- Reconocer armas y artefactos explosivos/ incendiarios;
- Inspeccionar/ registrar a los pasajeros y el equipaje;
- Reaccionar ante situaciones de contingencia y emergencia en los aeropuertos; y
- Escortar a personas y envíos.

Requisitos para la admisión

Los alumnos deben satisfacer los siguientes criterios:

- Satisfacer los criterios establecidos en la RAB 107 y 108
- Haber completado con éxito estudios secundarios o equivalentes; y
- Tener dominio oral y escrito del idioma español.

Contenido del curso

No.	Módulos/Actividades	Duración	Técnicas
1	Introducción al curso y su administración	05:00	Ceremonia de inauguración, presentación, ejercicios y diapositivas
2	Legislación y contramedidas	03:30	Varios
3	Programas de seguridad	05:00	Varios
4	Protección de las aeronaves	05:00	Varios
5	Revisión de documentación	05:00	Varios
6	Equipaje	03:30	Varios
7	Medidas de seguridad para pasajeros	05:00	Varios
8	Actividades de clausura	02:00	Discusiones generales, presentación y actividades de clausura

Duración curso	:	56 Horas iniciales, 16 horas recurrentes
Título del curso	:	INSPECTORES NACIONALES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
Propósito del Curso	:	Proporcionar al personal de control de calidad los conocimientos y aptitudes necesarias para realizar auditorías, inspecciones, pruebas e investigaciones de Seguridad de la Aviación Civil.

A quiénes está destinado este Curso

Personal a quien se le ha asignado la responsabilidad de llevar a cabo actividades de control de calidad, de conformidad con el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCC), para evaluar y mantener la eficacia del PNSAC, RAB 107, 108 y Programas de Seguridad de los Explotadores.

Objetivos del curso

Al terminar el curso, los participantes estarán capacitados para:

- Determinar el contenido de un programa nacional de control de calidad;
- Dominar los elementos que podrían incluirse como parte del Código de Conducta del auditor;
- Definir las auditorías e inspecciones de Seguridad de la Aviación Civil;
- Determinar una metodología apropiada para efectuar una auditoría o inspección de seguridad de la aviación en el ámbito de un programa nacional como ejercicio práctico, preparar y realizar una auditoría/inspección de Seguridad de la Aviación Civil y presentar sus resultados; y
- Como ejercicio práctico, preparar y realizar una auditoría / inspección de Seguridad de la Aviación Civil y presentar sus resultados.

Requisitos para la admisión

- Dominio oral y escrito del idioma español; y
- Un mínimo de dos (2) años como Supervisor en Seguridad de la Aviación Civil o tener un cúmulo de experiencia en áreas afines.

Contenido del curso

No.	Módulos/Actividades	Duración	Técnicas
1	Introducción al curso y su administración	05:00	Ceremonia de inauguración, presentación, ejercicios y diapositivas
2	Definiciones	05:30	Varios
3	Preparación de técnicas de auditoría	06:30	Varios
4	Metodología de la auditoría / inspección	04:30	Varios
5	Técnicas de auditoría / inspección	03:30	Varios
6	Perfil del auditor / inspector	02:30	Varios
7	Ejercicio en aeropuerto y redacción	23:00	Varios
8	Actividades de clausura	02:30	Discusiones generales, presentación y actividades de clausura

Duración curso	:	40 Horas iniciales, 16 horas recurrentes
Título del curso	:	SEGURIDAD DE LA CARGA Y CORREO
Propósito del Curso	:	Capacitar al personal seleccionado que está involucrado con el manejo de la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso; correo y suministros de compañía, para que aplique las medidas preventivas de seguridad de acuerdo con los Programas aprobados de Seguridad de la Aviación Civil.

A quiénes está destinado este Curso

A quien esté asignado con la recepción, documentación y manejo de carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso, correo y piezas de repuesto, de manera que puedan aplicar correctamente las medidas preventivas de seguridad de acuerdo con los programas aprobados de Seguridad de la Aviación Civil.

Objetivos del curso

Al terminar el curso, los participantes estarán capacitados para:

- Valorar el origen y el propósito de las medidas de seguridad y los procedimientos necesarios para la protección de la carga, encomiendas de mensajerías y por expreso, correo y piezas de repuesto;
- Reconocer la naturaleza de la amenaza a la que está expuesta una aeronave debido a explosivos y otras sustancias peligrosas;
- Aplicar los controles apropiados de seguridad a los envíos de carga;
- Registrar, inspeccionar o examinar los envíos de acuerdo con los principios de seguridad prescritos;
- Asegurarse que todas las facilidades de carga, vehículos, contenedores y demás equipo estén sujetos al control de seguridad; y
- Aplicar la acción de respuesta apropiada a una contingencia de seguridad de una aerolínea relacionada con una carga sospechosa.

Requisitos para la admisión

- Dominio oral y escrito del idioma español; y
- Haber completado el curso básico inicial AVSEC.

Contenido del curso

No.	Módulos/Actividades	Duración	Técnicas
1	Introducción al curso y su administración	02:30	Ceremonia de inauguración, presentación, ejercicios y diapositivas
2	Contexto de seguridad de la carga	02:30	Varios
3	Cadena de suministro	04:10	Varios
4	Controles de seguridad e instrucción	05:10	Varios
5	Inspección	05:00	Varios
6	Cadena de custodia	01:00	Varios
7	Supervisión, cumplimiento y control de calidad	03:50	
8	Seguridad del correo	04:00	Varios
9	Artículos restringidos y mercancías peligrosas	04:20	Varios
10	Actividades de clausura	02:30	Discusiones generales, presentación y actividades de clausura

Duración curso	:	40 Horas iniciales, 16 horas recurrentes
Título del curso	:	INSTRUCCIÓN BÁSICA PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD DE EMPRESAS DE APROVISIONAMIENTO
Propósito del Curso	:	Capacitar al personal que vaya a realizar el control de seguridad de los suministros, revisión de trolleys y transporte de los mismos.

A quiénes está destinado este Curso

A quien esté asignado con la recepción, documentación y manejo del abastecimiento de a bordo a las aeronaves, de manera que puedan aplicar correctamente las medidas preventivas de seguridad de acuerdo con los programas aprobados de Seguridad de la Aviación Civil.

Objetivos del curso

Al terminar el curso, los participantes estarán capacitados para:

- Valorar el origen y el propósito de las medidas de seguridad y los procedimientos necesarios para la protección del abastecimiento de a bordo;
- Reconocer la naturaleza de la amenaza a la que está expuesta una aeronave debido a explosivos y otras sustancias peligrosas;
- Aplicar los controles apropiados de seguridad en la cadena de suministro;
- Registrar, inspeccionar o examinar los envíos de acuerdo con los principios de seguridad prescritos;
- Asegurarse que todas las facilidades de carga, vehículos, contenedores y demás equipo estén sujetos al control de seguridad; y
- Aplicar la acción de respuesta apropiada a una contingencia de seguridad de una aerolínea.

Requisitos para la admisión

- Satisfacer los criterios establecidos en la RAB 107 y 108
- Haber completado con éxito estudios secundarios o equivalentes; y
- Tener dominio oral y escrito del idioma español.

Contenido del curso

No.	Módulos/Actividades	Duración	Técnicas
1	Introducción al curso y conocimientos generales AVSEC	02:30	Ceremonia de inauguración, presentación, ejercicios y diapositivas
2	Normativa legal y reglamentación internacional	02:30	Varios
3	Programa de seguridad del proveedor de servicio	04:10	Varios
4	Procedimientos de seguridad	05:10	Varios
5	Artículos sospechosos y restringidos	05:00	Varios
6	Zonas controladas por las patrullas	01:00	Varios
7	Transporte de suministro del catering al aeropuerto	03:50	
8	Amenazas de bomba por teléfono	04:00	Varios
9	Deberes de los Gerentes o Jefes de Seguridad y supervisores	04:20	Varios
10	Actividades de clausura	02:30	Discusiones generales, presentación y actividades de clausura

Duración	:	40 horas iniciales
Título del Curso	:	INSTRUCCIÓN PARA COORDINADORES DE SEGURIDAD
Propósito del Curso	:	Este curso capacitará al personal seleccionado en Seguridad de la Aviación Civil para coordinar la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de acuerdo con los programas aprobados de Seguridad de la Aviación Civil y ser el enlace principal con la AAC.

Personal a ser capacitado

Este entrenamiento se dará al personal existente, con un gran potencial para ser promovido al nivel de Coordinador de Seguridad, y al personal existente a nivel de la autoridad o de la organización principalmente responsables para aplicar y coordinar correctamente las medidas preventivas de seguridad en los aeropuertos y de aquellas otras entidades relacionadas con la aviación encargadas de las actividades de soporte.

Objetivo(s) del Curso

Se ha planificado el curso para habilitar al personal seleccionado de Coordinador de Seguridad para:

- Coordinar y supervisar la puesta en marcha de los aspectos importantes de los Programas de Seguridad de la Aviación Civil;
- Monitorear la inspección, investigación, registro de los pasajeros y del equipaje de acuerdo con las normas prescritas;
- Organizar las acciones de respuesta inicial en las contingencias;
- Aplicar los principios y prácticas de las habilidades de liderazgo, motivación y comunicación;
- Monitorear la puesta en marcha de procedimientos operacionales normalizados;
- Distribuir y designar las responsabilidades al personal de seguridad;
- Evaluar al personal de seguridad en el desarrollo de su trabajo y supervisar el entrenamiento en el trabajo;
- Asegurar la preparación, registro y emisión de los informes de incidentes; y
- Desarrollar y mantener una coordinación con la AAC, agencias, organizaciones y entidades relacionadas con la seguridad de la aviación.

Requisitos de Admisión

Los participantes deben cumplir los criterios siguientes:

- Haber completado con éxito el Curso de Supervisores de Seguridad de Aeropuerto o Aeronaves, o su equivalente; y
- Dominio, tanto oral como escrito, del idioma español.

En caso de contratación de personal externo para la coordinación, ese personal debe:

- Haber completado exitosamente la educación secundaria o educación equivalente; y
- Tener conocimiento del contenido de Instrucción de Supervisores de Seguridad de Aeropuerto o Aeronaves.

Contenido del Curso

No.	Módulos/Actividades	Duración	Técnicas
1	Introducción al curso	03:20	Ceremonia de inauguración, presentación, ejercicios y diapositivas
2	Coordinación y Supervisión en el Aeropuerto	06:20	Varios
3	Procedimientos Operacionales Normalizados	02:30	Varios
4	Asegurando la eficacia operacional del equipo	02:15	Varios

5	Planificación de la unidad de seguridad	03:15	Varios
6	Organización y misión del personal de seguridad	04:05	Varios
7	Supervisión de la responsabilidad operacional	03:50	Varios
8	Supervisión del cumplimiento de los Procedimientos Operacionales Normalizados	02:50	Varios
9	Evaluación del personal de seguridad	02:50	Varios
10	El supervisor y la capacitación en el trabajo	02:30	Varios
11	Procedimientos de respuesta a incidentes	02:00	Varios
12	Supervisión de la respuesta a los incidentes y comunicación con la AAC y demás entidades	04:30	Varios
13	Actividades de clausura	00:45	Discusiones generales, presentación y actividades de clausura

Apéndice G

EVALUACIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

1. OBJETIVO

Establecer los parámetros para la evaluación del riesgo para la aviación civil en el territorio nacional y en el espacio aéreo sobre el mismo, identificando las posibles amenazas, las vulnerabilidades, las consecuencias y el nivel de riesgos resultantes, a fin de aplicar las contramedidas necesarias para contrarrestar las amenazas detectadas.

2. ALCANCE

Este procedimiento comprende, desde de la recepción de información de posibles amenazas relacionadas con la Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), la aplicación de los métodos de trabajo establecidos en este procedimiento, hasta el desarrollo de medidas de mitigación para atenuar las consecuencias de los riesgos detectados (de ser requerido, en acuerdo a la determinación del riesgo).

3. RESPONSABILIDADES

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Elaborar la Evaluación del Riesgo de los aeropuertos, conforme a la categorización de aeropuertos y elaborar las medidas de mitigación.

Informar a las dependencias correspondientes el nivel de riesgo, las amenazas y las contramedidas requeridas a ser aplicadas.

ORGANISMOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO

Contribuir con la información que consideren pueda afectar la Seguridad de la Aviación Civil.

DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Cuándo realizar la Evaluación de Riesgos:

Los procesos de evaluación de riesgo se aplicarán:

1. Cuando existan notificaciones de amenazas concretas o supuestas, nacionales o internacionales, que puedan afectar en sistema aeronáutico en el Estado Plurinacional de Bolivia;
2. Después de la investigación de un acto de interferencia ilícita que identifique una amenaza en particular;
3. Después de la aplicación de un nivel de Riesgo y se requiera identificar la necesidad de mantener o disminuir dicho nivel de riesgo declarado;
4. Por información suministrada por organismos de seguridad del Estado que puedan afectar la seguridad de las operaciones en un aeropuerto;
5. Ante casos de amenazas emergentes o nuevas formas de atentar contra la aviación civil.

Gestión del Riesgo en AVSEC:

El proceso de evaluación de riesgo forma parte de la Gestión del Riesgo en seguridad de la aviación civil según lo ilustrado en el Diagrama - 1. Una adecuada Gestión del Riesgo permite la implantación de programas de seguridad en forma más efectiva y focalizada en:

1. Identifica los riesgos para un aeropuerto o aerolínea y sus operaciones; asegura que en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y en los diferentes Programas de Seguridad de los administrados, se tratan las medidas y capacidades de mitigación necesarias;
2. Permitir elaborar requisitos operacionales que mitiguen el riesgo; y
3. Permitir implantar un enfoque basado en riesgos para mejorar y actualizar el PNSAC y los programas de seguridad de los administrados.

DIAGRAMA N° 1

PROCESO DE GESTIÓN DE RIESGOS EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN



Como beneficios directos de un sistema de Gestión de Riesgo en seguridad de la aviación civil tendremos que:

1. Proporcionar un enfoque sistemático para examinar los componentes fundamentales del riesgo y producir una evaluación de riesgos;
2. Apoyar la asignación efectiva de recursos limitados;
3. Proporcionar las bases para priorizar alternativas de estrategias de mitigación;
4. Evaluar el entorno de seguridad concentrándose en mantener las vulnerabilidades en un nivel aceptable;
5. Establecer un marco de referencia común para examinar la seguridad de la aviación, comunicar problemas y determinar prioridades; y

6. Proporcionar la base para cumplir con las normas y métodos recomendados establecidos en el Anexo 17 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Principios de la Evaluación del Riesgo en AVSEC:

El Anexo 17 “Seguridad - Protección de la aviación civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita” establece lo siguiente: “Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en su territorio 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 las autoridades nacionales pertinentes”

El proceso de evaluación de riesgos que se describe en este procedimiento puede compararse a las buenas prácticas actuales que se aplican en los sistemas de gestión del riesgo, las que se han adaptado para que respondan a la problemática específica que plantea la amenaza del terrorismo. El proceso de evaluación de riesgos comprende tres elementos:

1. El análisis de las amenazas verosímiles, las probabilidades y las consecuencias;
2. La determinación del riesgo residual; y
3. La formulación de recomendaciones para profundizar la labor en la individualización de los riesgos y su posible atenuación (Mitigación).

Los componentes clave de la evaluación de riesgos son:

- a) Escenario de amenaza – Identificación y descripción de un ataque verosímil que comprende un objetivo (una terminal o infraestructura aeroportuaria, una aeronave, etc.), los medios y métodos para llevar a cabo el ataque [por ejemplo, un Artefacto Explosivo Improvisado (IED)] y el autor (un miembro del público y/o un elemento interno, etc.);
- b) Probabilidad de un ataque – La probabilidad o posibilidad de que se produzca el atentado, sobre la base de las intenciones y capacidades del terrorista, pero SIN tener en cuenta las medidas de seguridad en vigor;
- c) Consecuencias – La naturaleza y magnitud de las consecuencias del ataque específico en términos humanos, económicos, políticos y de imagen en el peor de los casos razonablemente posible;
- d) Medidas de atenuación actuales – Las Normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes, las regulaciones y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana aplicable, (que pueden o no estar todos en el Anexo 17 y que se supone que normalmente se aplican con eficacia; cuando este no sea claramente el caso, el riesgo residual será mayor), el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), los Programas de Seguridad de los Administrados de Aeropuertos, las medidas aplicadas en materia de seguridad y demás factores que puedan contribuir a reducir la amenaza. Se da por supuesto que ninguna amenaza puede atenuarse totalmente;
- e) Vulnerabilidad residual – La magnitud de las vulnerabilidades que persisten una vez que se han tomado en cuenta las medidas de atenuación en vigor;
- f) Riesgo residual – El riesgo general que persiste, suponiendo que estén en aplicación las

medidas de atenuación existentes, teniendo en cuenta la probabilidad de las amenazas y sus consecuencias; y

- g) Atenuación adicional posible – Medidas de mitigación que el Estado puede aplicar para atenuar aún más los riesgos residuales si fuera necesario.

Es importante que la evaluación de riesgos establezca cuidadosamente el contexto de los escenarios posibles o en potencia, considerando cada forma de amenaza específica y minuciosamente. Las amenazas podrían estar dirigidas a determinados aeropuertos, terminales o infraestructuras de aviación, como depósitos de combustible, instalaciones de control del tránsito aéreo o equipo de navegación, así como aeronaves en las diferentes modalidades de aviación, como la aviación general, de pasajeros y exclusivamente de carga. También deben evaluarse los posibles medios y métodos con los que podría llevarse a cabo el atentado. Esto incluiría la forma en que puede construirse u ocultarse un arma o artefacto explosivo; los medios para trasladarlo (por ejemplo, que lo lleve una persona o se transporte en un vehículo) y quién lo podría hacer (por ejemplo, un miembro del personal, un pasajero o una persona del público); cómo podría ocultarse el arma o artefacto y cómo se lo podría activar o usar para llevar a cabo un acto de interferencia ilícita.

Cada escenario tendrá su propio nivel de riesgo. Normalmente no es posible o práctico eliminar un riesgo, ya que siempre habrá un riesgo remanente. Desde el punto de vista de la gestión de riesgos, nuestro objetivo no es eliminar el riesgo sino solamente gestionarlo a un nivel aceptable.

En el caso de la aplicación de la presente metodología por parte de Explotadores Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves y otros involucrados en AVSEC con la responsabilidad de realizar evaluaciones de riesgo a sus operaciones, deberán recabar de la Dirección General de Aeronáutica Civil los resultados de las Evaluaciones de Riesgo a Nivel Nacional, para desarrollar sus propias evaluaciones.

PASO N° 1: IDENTIFICACIÓN DEL ESCENARIO DE LA AMENAZA:

Para identificar un “Escenario de Amenaza” es importante entender que la amenaza es la cuantificación de la posibilidad o probabilidad de que se produzca un atentado contra un objetivo específico, en esta etapa se trata básicamente de identificar con precisión los objetivos y requerimientos de Inteligencia en el ámbito de las amenazas contra la aviación civil a nivel nacional e internacional para lo cual pueden ser las siguientes:

1. Presencia de Grupos Terroristas;
2. Crimen organizado;
3. Grupos anti sistémicos;
4. Conflictos sociales;
5. Grupos étnicos radicales;
6. Sectas Religiosas;
7. Grupos ambientalistas radicales; y
8. Conflictos Laborales en los aeropuertos.

Como primer paso para identificar un escenario de posibles amenazas debemos buscar, entre otros aspectos:

1. ¿Cuáles son las amenazas verosímiles?
2. ¿Quiénes son los posibles adversarios?
3. ¿Cuáles son sus motivos?

4. ¿Cómo se presentan / Modus Operandi?
5. ¿Cuáles son las probabilidades de tal ataque?
6. ¿Qué tan crítico es tal ataque?

Obtención de Información

En esta etapa se realizará la adquisición y reunión de información en bruto, es decir, la base de la información de inteligencia necesaria para la seguridad de aviación, sobre esta materia hay varias fuentes abiertas que proporcionan información útil, como son:

1. Algunos medios de prensa serios;
2. Algunos sitios de internet;
3. Organizaciones no gubernamentales (ONG);
4. Organismos del Estado que publican antecedentes sobre la tasa de criminalidad en las ciudades;
5. Datos sobre movimientos migratorios;
6. Indicadores de tráfico de armas y drogas en la región y País;
7. Policiales y de otros Estados;
8. Organizaciones internacionales; y
9. Estadísticas de la Gerencia de Seguridad de la Aviación y la OACI, entre otros.

Para evaluar la amenaza deben considerarse diferentes sistemas de recolección de información, como por ejemplo:

- a. Reportajes de incidentes y otros eventos: La Jefatura de la Unidad de Seguridad de la Aviación dispone de una metodología que permite a cualquier persona remitir reportes de carácter anónimo o voluntario, así como aquellos de índole obligatorio que por norma o reglamentación deban ser notificados a la autoridad aeronáutica. Para ello la Jefatura de la Unidad AVSEC garantiza que el sistema brinda la facilidad, prontitud y seguridad necesaria en el resguardo y manejo de la información, así como mantiene el carácter reservado de los datos de quien remita un reporte anónimo o voluntario.
- b. Investigación de Incidentes / eventos AVSEC: Es importante obtener de toda investigación de incidentes sobre actos de interferencia ilícita, la información que nos permita identificar tanto amenazas latentes que motivaron el suceso, como las debilidades en las medidas de seguridad, también dan información importante para la identificación de nuevas tendencias y/o amenazas emergentes al momento de realizar evaluaciones de riesgo.
- c. Organismo de Seguridad de Estado: Como factor primordial en el proceso de la evaluación del riesgo, se debe contar con la participación permanente de los diferentes organismos de seguridad de Estado que pueden dar la información necesaria a la autoridad aeronáutica, para identificar amenazas lo más ajustado a la realidad.
- d. Otras fuentes de información: Es importante mantener acceso a diferentes medios de información que permitan a personal responsable de las evaluaciones de riesgo, el identificar tendencias o actuaciones sospechosas en el ámbito de los aeropuertos, sus inmediaciones, en las operaciones de los transportistas aéreos, o en cualquier otra actividad con interés en la industria aeronáutica. También son fuentes importantes de información aquellas obtenidas mediante suscripción de servicios especializados, quienes presentan resúmenes con detalles sobre eventos en diferentes partes del mundo que puedan ser de importancia al momento de las evaluaciones de riesgo sobre explotadores de aeronaves internacionales que vuelan desde diferentes regiones hasta los Aeropuertos de Venezuela.

Escenarios de Amenaza:

Los componentes de un Escenario de Amenaza serán asentados en la Sección “A” (Identificación del Escenarios de Amenaza) del formulario de trabajo de “Evaluación de Riesgo” (formulario RIESGOS 001), en el cual se especificará:

- a) Descripción del escenario de la amenaza: Especificar de manera clara y resumida el objetivo, adversario y modus operandi para permitir una clasificación significativa. Debe considerarse un ataque único por evaluación (ejemplo: Una descripción específica puede ser: “un vehículo con IED estacionado fuera de una terminal de pasajeros”). No debe describirse una amenaza con un enfoque demasiado genérico y no específico ya que no podrá evaluarse (ejemplo: “ataque en un aeropuerto”).
- b) Desglose del Bien / Recurso / Objetivo: Lugar u objetivo donde, o contra el cual, tendrá lugar un ataque (Ejemplo: aeronave, parte pública, pasajeros o personal, infraestructura, depósitos de combustible en terminal, ATC, ayudas para la navegación, depósitos de carga, aeronaves de pasajeros, aeronaves solo de carga, aviación general, sistemas de información y sus datos, cualquier otro elemento de la operación que pueda ser atacado).
- c) Desglose del Adversario: Persona o función que intenta realizar un ataque (Ejemplo: pasajero, elementos internos y/o terceras personas, organizaciones terroristas, actores solitarios influenciados o radicalizados, personas con perturbaciones mentales, manifestantes, otros gobiernos o entidades auspiciadas por gobiernos, etc.)
- d) Desglose del Modus Operandi: Forma en que el adversario instigará un ataque (Ejemplo: Artefactos explosivos improvisados (suicidas o colocados), Ataque armado, Uso de aeronaves como armas, utilización de componentes químicos, biológicos, radiológicos o nucleares (CBRN); Secuestro (apoderamiento ilícito); Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS); Sabotaje físico, etc.), y cómo lleva el adversario el arma hasta el objetivo (ejemplo: en el cuerpo, equipaje de bodega, artículos accesibles), y trayecto por el cual el adversario alcanza el blanco previsto (ejemplo: por inspección de pasajeros, penetración de perímetro, etc.)

PASO N° 2: EVALUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS AMENAZAS:

Una vez identificado un escenario específico sobre una amenaza, es importante identificar la capacidad e intención de los posibles perpetradores o grupos para cometer o intentar cometer un acto de interferencia ilícita en contra de la aviación civil.

Perfil de grupos

Para que una matriz del perfil de un grupo, es preciso suponer que estos pueden ser organizados en función de cinco atributos básicos. Por consiguiente, cualquier grupo puede ser definido en relación con los siguientes componentes;

- a) Liderazgo: La jerarquía de grupo, la presencia de representación política legítima y el uso de personalidades carismáticas, por nombrar unos pocos ejemplos.
- b) Voluntad y medios: Del grupo para llevar metas teóricas, tales como programas políticos o

causas religiosas a su aplicación práctica, mediante operaciones de vigilancia, adquisición de armas, desarrollo de fuentes de financiamiento e instrucción de sus agentes.

- c) Infraestructura: Combina varios elementos, tales como la magnitud, el número de las “células” o subunidades del grupo, una red establecida de comunicaciones y un uso eficaz de líneas de transporte y de suministros.
- d) Apoyo de la población: constituida por simpatizantes locales u otros que pueden proporcionar refugio seguro, alimentos y dinero al grupo, porque están de acuerdo con los objetivos del grupo o, posiblemente, por miedo o coacción.
- e) Mecanismo de combate: Capacidad de llevar a cabo acciones por parte del grupo en prosecución del logro de sus objetivos, se podría identificar a estos miembros del grupo como “combatientes”, por ejemplo, piratas aéreos o “técnicos” tales como constructores de bombas.

Sin perjuicio de los cinco atributos mencionados, pueden añadirse otras categorías funcionales secundarias según la profundidad del análisis. Estas categorizaciones secundarias pueden incluir factores tales como:

- a) La capacidad del grupo en cuanto a cometer acciones violentas;
- b) Lugar y antecedentes de actividades previas; y
- c) Nivel de compromiso con sus fines ideológicos.

Para que cada escenario específico de amenaza pueda ser considerado viable debe identificarse que existen ambos de los componentes siguientes:

- a) Capacidad, y
- b) La intención de los perpetradores,

Una vez analizada toda la información sobre el perfil de grupo o posibles perpetradores, así como su capacidad de actuación y las intenciones que estos grupos o personas hayan demostrado o manifestado en el tiempo, se deberá dar una clasificación de la probabilidad de que el escenario de amenaza se materialice. Para esta clasificación se deberán basar en los parámetros indicados en la Tabla 1 – Probabilidad de la amenaza, concluyendo en alguno de los valores: “Alta”, “Media-Alta”, “Media”, “Media-Baja” o “Baja”. El resultado de esta calificación deberá ser presentada en la Sección “B” (Calificación de la Amenaza / Probabilidad), del formulario [RIESGO-001](#), mencionado las características que llevaron al grupo de análisis a tomar la decisión de dicha calificación.

TABLA 1 – PROBABILIDAD DE LA AMENAZA

CALIFICACIÓN	CARACTERÍSTICAS
ALTA	Se trata de un escenario muy creíble, con antecedentes de un ataque del mismo tipo cometido en años recientes (últimos 3 años) o pruebas significativas de capacidad, intención y planificación por parte de los perpetradores.
MEDIA-ALTA	Escenario claramente creíble, con antecedentes relativamente recientes (últimos 5 años) o pruebas de una primera etapa de planificación de ataque o reconocimiento hostil por parte de los perpetradores.
MEDIA	Escenario esencialmente creíble, con indicios de intención y capacidad y posiblemente algunos antecedentes, pero sin pruebas de que se está planificando un ataque.
MEDIA-BAJA	Escenario respecto del cual no hay antecedentes o los hay pero no son recientes (últimos 10 años), pero sí existe evidencia de intención, aunque con un método que aparentemente no está suficientemente desarrollado para un escenario de ataque certero o que probablemente ha sido remplazado por otras formas de ataque.
BAJA	Escenario teóricamente creíble, pero sin antecedentes ni indicios de ataque o de planes de ataque, y una intención teórica para la que no se observa capacidad.

PASO N° 3: EVALUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS:

Completado el análisis y clasificación de la probabilidad de ocurrencia del escenario de una amenaza específico planteado, se deben ponderar las posibles consecuencias (directas a corto plazo o indirectas a largo plazo) si la amenaza llegase a concretarse. Este análisis debe considerar las siguientes consecuencias:

- Consecuencias Humanas (pérdida de vidas o lesiones graves);
- Consecuencias Económicas (pérdida / daño de bienes / recursos), y
- Consecuencias de Perturbación del Sistema Aeronáutico (cierre / perturbación del espacio aéreo, efecto en la confianza del público, interés de los medios de comunicación, etc.).

Para las consecuencias, las clasificaciones significan que en el peor escenario realista pueden esperarse consecuencias como las que se indican en la Tabla 2 – Consecuencias. Concluyendo el análisis, el equipo de evaluación debe seleccionar alguno de los valores: “Alta”, “Media-Alta”, “Media”, “Media-Baja” o “Baja”. El resultado de esta calificación deberá ser presentado en la Sección “C” (Calificación de las Consecuencias de la Amenaza), del formulario [RIESGO-001](#), mencionando las características que llevaron al grupo de análisis a tomar la decisión de dicha calificación.

TABLA 2 - CONSECUENCIAS

CALIFICACIÓN	CARACTERÍSTICAS		
	HUMANAS	ECONÓMICAS	OTRAS
ALTA	Cientos de muertos (≥100 fallecidos)	Centenas de millones de dólares (≥100 millones de UDS)	Perturbación grave del servicio (≥2 días) y la confianza en el sistema de aviación
MEDIA-ALTA	Algunas pero no todas las consecuencias indicadas para la clasificación ALTA		
MEDIA	Decenas de muertos (≥10 y <100 fallecidos)	Decenas de millones de dólares (≥10 millones de USD y <100 millones de UDS)	Perturbación grave del servicio (≥4 horas y <48 horas) y la confianza en el sistema de aviación
MEDIA-BAJA	Algunas pero no todas las consecuencias indicadas en la clasificación MEDIA		
BAJA	Posiblemente algún(os) herido(s) o fallecido(s) (<10 fallecidos)	Alguna repercusión económica (<10 millones de USD)	Alguna perturbación del servicio (<4 horas) y la confianza en el sistema de aviación

Esta calificación significa que en el peor escenario realista pueden esperarse consecuencias como las que se indican en la Tabla 2

PASO N° 4: EVALUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS VULNERABILIDADES:

Para identificar las vulnerabilidades de un sistema se debe verificar y evaluar la eficacia de las medidas de mitigación existentes para afrontar el posible escenario de amenaza planteado.

Deberán analizarse los datos emanados de las actividades de vigilancia (Control de calidad) y otras fuentes de información de las que se disponga para identificar aspectos tales como:

- Las debilidades de los procedimientos;
- Fallas de actuación humana en la implementación de las normas;
- Carencia o mal funcionamiento de equipos;
- Influencia de elementos externos que afectan la medida de mitigación;
- Carencia de normativa que cubra el escenario de amenaza planteado;
- Examen de la capacidad tecnológica para contrarrestar el tipo y forma de amenaza, etc.

La vulnerabilidad de un sistema ante un tipo de escenario de amenaza específico, debe calificarse con los parámetros que se indican en la Tabla 3 – Vulnerabilidad. Concluyendo el análisis, el equipo de evaluación debe seleccionar alguno de los valores: “Alta”, “Media-Alta”, “Media”, “Media-Baja” o “Baja”. El resultado de esta calificación deberá ser presentada en la Sección “D” (Calificación de las Vulnerabilidades), del formulario [RIESGO-001](#), mencionando las características que llevaron al grupo de análisis a tomar la decisión de dicha calificación.

TABLA 3 – VULNERABILIDADES

CALIFICACIÓN	CARACTERÍSTICAS
ALTA	No hay medidas de atenuación de aplicación general, ya sea porque la normativa nacional en seguridad de la aviación (AVSEC) o el Anexo 17 de la OACI, no establecen el requisito o porque no existen ni se aplican medidas realistas que sean eficaces ante el escenario de la amenaza.
MEDIA-ALTA	Las medidas que se aplican actualmente para atenuar la amenaza tienen un alcance limitado y no abarcan áreas y aspectos importantes porque no están previstos en ningún requisito de la regulación AVSEC, el Anexo 17, ni en los Programas de Seguridad.
MEDIA	Se está en presencia de características de vulnerabilidad mencionadas en las clasificaciones de MEDIA-ALTA y MEDIA-BAJA.
MEDIA-BAJA	En términos generales, se cuenta con medidas de atenuación, pero es posible que no hayan alcanzado madurez o sean sólo parcialmente eficaces. Por ejemplo, si ya se aplican los requisitos generales nacionales para todas las áreas y aspectos, pero aún se pueden perfeccionar o mejorar su aplicación.
BAJA	La normativa nacional AVSEC, el Anexo 17 y/o los Programas de Seguridad contiene requisitos claros y existen medidas de atenuación generalizadas que en general se consideran eficaces ante el tipo de amenaza.

PASO N° 5: CLASIFICACIÓN DEL RIESGO Y SU TOLERANCIA:

Concluida la calificación de la amenaza (probabilidad), las consecuencias y las vulnerabilidades ante un escenario específico de amenaza, el equipo de evaluación deberá determinar el nivel de riesgo de dicho escenario, asignándole un valor de riesgo sobre una escala máxima de quince (15) puntos que surge de sumar las calificaciones individuales determinadas para la Amenaza (Probabilidad), Consecuencias y Vulnerabilidad (con un máximo de cinco -5- puntos para cada una). Para alcanzar esta calificación el equipo de evaluación utilizará como referencia la Tabla 4 – Calificación del Riesgo.

Esta calificación es relativa ya que no es una ciencia exacta por cuanto supone en alguna medida el ejercicio del criterio; es el resultado de un análisis consensual realizado a partir de la información disponible por parte del equipo de evaluación.

TABLA 4 – CALIFICACIÓN DEL RIESGO

CONDICIONES			CALIFICACIÓN DEL RIESGO
AMENAZAS (Probabilidad)	CONSECUENCIAS	VULNERABILIDADES	“R”
Alta = 5 Puntos	Alta = 5 Puntos	Alta = 5 Puntos	
Media Alta = 4 Puntos	Media Alta = 4 Puntos	Media Alta = 4 Puntos	
Media = 3 Puntos	Media = 3 Puntos	Media = 3 Puntos	
Media Baja = 2 Puntos	Media Baja = 2 Puntos	Media Baja = 2 Puntos	
Baja = 1 Punto	Baja = 1 Punto	Baja = 1 Punto	

“R”: Sumatoria de los valores (Puntos) asignados, es decir: Amenaza + Consecuencia + Vulnerabilidad = Riesgo. Para definir el resultado de la calificación del riesgo ubique el resultado de la sumatoria realizada con la escala presentada a continuación:

CALIFICACIÓN DEL RIESGO	1 a 3 Puntos	4 a 6 Puntos	7 a 9 Puntos	10 a 12 Puntos	13 a 15 Puntos
	BAJO	BAJO-MEDIO	MEDIO	MEDIO-ALTO	ALTO

La calificación de riesgo identificado (“Alto”, “Medio - Alto”, “Medio”, “Medio - Bajo” o “Bajo”) según se indican en la Tabla 4, deberá ser presentada en la Sección “E” (Calificación del Riesgo), del formulario [RIESGO-001](#).

Después de obtenido el riesgo declarado (Tabla 4), se deberá identificar si dicho riesgo es considerado “Aceptable”, “Tolerable”, o “No tolerable”. Basándose para esto en lo referenciado en la Tabla 5 - Nivel de Tolerancia al Riesgo. El resultado acordado de la tolerancia deberá ser presentado en la sección “F” – “Nivel de Tolerancia al Riesgo”, del formulario [RIESGO-001](#).

Tabla 5 - Nivel de Tolerancia al Riesgo

CALIFICACIÓN DEL RIESGO	NIVEL DE TOLERANCIA AL RIESGO	
ALTO	NO TOLERABLE	Se considera un Riesgo No Tolerable cuando las circunstancias existentes son inaceptables y se requieren aplicar inmediatamente contramedidas y/o procedimientos de emergencia.
MEDIO - ALTO		
MEDIO	TOLERABLE	Se considera un Riesgo Tolerable en base a la implementación de contramedidas específicas de mitigación del riesgo.
MEDIO - BAJO	ACEPTABLE	Se considera un Riesgo Aceptable mientras se garantiza que se mantiene en este nivel aplicando las medidas actuales, no obstante, en algunos casos se pueden exigirse la implantación de algunas medidas específicas para mejorar la seguridad y reducir la probabilidad de ocurrencia de algún suceso.
BAJO		

PASO N° 6: ANÁLISIS DEL RIESGO DECLARADO Y DEFINICIÓN DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Una vez identificado el nivel de riesgo ante una amenaza específica (según lo indicado en la Tabla 4), deberán considerarse las acciones generales de actuación ante un riesgo declarado, según lo indicado en la Tabla 6 – Acciones Generales de Mitigación ante un Riesgo Declarado.

TABLA 6 - ACCIONES GENERALES DE MITIGACIÓN ANTE UN RIESGO DECLARADO

CALIFICACIÓN DEL RIESGO (TABLA 4)	ACCIONES GENERALES DE MITIGACIÓN
ALTO	Exige acción inmediata en forma de contramedidas específicas o procedimientos de emergencia (La tolerancia a este nivel de riesgo es normalmente improbable).
MEDIO - ALTO	Exige implantación de contramedidas específicas a corto o mediano plazo (no obstante, es posible que, en algunos casos, se acepte este nivel de riesgo).
MEDIO	Normalmente exige implantación de contramedidas específicas (Se determinará según el análisis de cada caso).
MEDIO - BAJO	Puede exigir la implantación de contramedidas específicas, a mediano o largo plazo, para mejorar la seguridad y reducir la probabilidad del suceso.
BAJO	Normalmente no exige la implantación de contramedidas específicas (no obstante, en algunos casos se pueden solicitar algunas medidas apropiadas).

El equipo de evaluación de riesgo procederá a realizar un análisis del riesgo declarado para determinar:

- a) Si es necesario seguir investigando un componente de la evaluación de riesgo (Amenaza, consecuencias o vulnerabilidades);
- b) Si el riesgo declarado es aceptable (y se continúan aplicando las medidas implementadas hasta la fecha) o requiere de medidas de mitigación adicionales;
- c) De requerirse de medidas de mitigación adicionales, cuáles son dichas medidas (nuevas, mejoradas, modificadas) y su nivel de profundidad;
- d) De requerirse de medidas de mitigación adicionales, cuál es la prioridad de dichas medidas; etc.

Para la definición de medidas de mitigación que ataquen a las vulnerabilidades identificadas en el proceso de evaluación del riesgo, la DGAC debe considerar el análisis de causa raíz, con el interés de descubrir las causas del problema y diseñar medidas de mitigación dirigidas a solventar la raíz del problema.

El interés de las medidas de mitigación es reducir la probabilidad de que se materialice un escenario de amenaza o reducir las consecuencias adversas si efectivamente es ejecutado el incidente contra la aviación civil. Toda medida de mitigación debe enfocarse (según sea el caso) en: “Prevenir”; “Detectar”; “Responder” y/o “Disuadir” la ocurrencia de un incidente. Para esto, la DGAC deberá considerar al momento de plantear opciones de medidas de mitigación, todos los aspectos relacionados con:

- a) Análisis de costos / beneficios;
- b) Cantidad de entes involucrados en la aplicación de las medidas de mitigación;
- c) La aplicación individual o combinada de medidas de mitigación;
- d) Requisitos jurídicos que soporten las medidas de mitigación;
- e) Cualquier otro factor que afecte dichas medidas de mitigación por diferentes partes interesadas (operadores, pasajeros, público en general, etc.).

A modo de ejercicio, y con el propósito de analizar la idoneidad de las medidas de mitigación propuestas a ser implementadas, considerar si estas medidas reducirían el nivel de calificación de las “Vulnerabilidades” (Tabla 3) y por consiguiente la ecuación aplicada para calificar el “Riesgo” (Tabla 4), se debe colocar en un nivel de “Tolerancia” manejable (Tabla 5). Si después del ejercicio los niveles de “Riesgo” y “Tolerancia” no sufrieron cambios significativos, se deberán considerar nuevas o modificar las actuales medidas de mitigación hasta que en este ejercicio se logre llegar a un nivel de “Riesgo” tolerable.

Una vez identificadas las medidas de mitigación propuestas a ser implementadas, estas deberán ser asentadas en la Sección “G” (Medidas de Mitigación Propuestas), del formulario [RIESGO- 001](#), considerando:

- a) Prioridad: Orden prioritario en que las medidas propuestas de mitigación deben ser implementadas; esto puede obedecer a un orden de prelación en la puesta en marcha de las medidas. En algunos casos, varias medidas de mitigación pueden tener el mismo orden de prioridad. En el formulario se deberán presentar las medidas de mitigación en orden de prioridad de mayor a menor.
- b) Descripción de la medida de mitigación: Descripción de la medida de mitigación que identifique qué se debe implementar en busca de atacar las vulnerabilidades encontradas en la evaluación de

riesgo. También debe hacerse referencia si dicha medida de mitigación está diseñada para “Prevenir”, “Detectar”, “Responder” y/o “Disuadir” la perpetración de un acto de interferencia ilícita, así como indicar si la medida corresponde a una mitigación “Nueva”, “Mejorada” o una medida “Modificada”.

- c) Responsable(s): Mencionar el (los) responsable(s) de implementar las medidas de mitigación presentadas.
- d) Fecha implementación: Identificar si se requiere una fecha específica para el inicio o lapso de tiempo por el cual esta medida de mitigación debería ponerse en marcha.
- e) Comentarios / observaciones: Puede utilizarse este espacio para comentar casos como los de ajustar disposiciones jurídicas necesarias para soportar la implementación de la medida de mitigación requerida o cualquier otra observación de interés por parte del equipo de evaluación de riesgo.

PASO N° 7: COMUNICACIÓN Y OBSERVACIONES:

Corresponde a la Autoridad Aeronáutica realizar las correspondientes notificaciones del nivel de riesgo declarado sobre un escenario de amenaza específico, a todos los entes competentes con responsabilidad de saber y de aplicar las medidas de mitigación que deberán de ponerse en marcha a fin de contrarrestar las amenazas detectadas y prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita. Esta comunicación se realizará de manera directa y reservada a los responsables de las medidas de seguridad de los entes interesados, identificando exclusivamente:

- a) La calificación resultante del Riesgo,
- b) Si aplicase, un resumen del posible escenario de amenaza, el objetivo bajo amenaza, posible(s) adversario(s) y su modus operandi,
- c) Si aplicase, las medidas de mitigación requeridas a ser implementadas, y
- d) Cualquier otra información requerida para facilitar la implementación de medidas de mitigación (prioridades, plazos, detalles técnicos, etc.).

Así mismo los inspectores de seguridad de la aviación (AVSEC) de la Jefatura de la Unidad de Seguridad de la Aviación Civil, realizarán constantes observaciones, examen y seguimiento sobre la calidad de la implementación de dichas medidas de mitigación, según lo establecido en el Diagrama 1 – Proceso de Gestión de Riesgos en Seguridad de la Aviación.

La información obtenida por parte de los inspectores AVSEC en actividades de observación y examen de la calidad en la implementación de las medidas de mitigación solicitadas, serán utilizados para el próximo periodo de evaluación de riesgo sobre el escenario de amenaza planteado.

4. REGISTROS

La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil mantendrá bajo resguardo las evidencias que demuestren la Evaluación de Riesgos realizadas para determinar los niveles de riesgo. Estos archivos deberán contener:

- a) Lista de asistentes en cada sesión de evaluación de riesgos convocada,

- b) Formularios de evaluación de riesgo elaborados para cada escenario de amenaza analizado.

5. ANEXO

Anexo 1 - Formulario de Trabajo N° RIESGO-001 "Evaluación de Riesgos en Seguridad de la Aviación"

Fecha de la Evaluación (1):	Lugar (2):			
Sección A – Identificación del Escenario de Amenaza para la seguridad de la aviación				
Descripción del escenario de amenaza (3)	Desglose del escenario de amenaza			
	Bienes / Recursos / Objetivo (4)	Adversario (5)	Modus Operandi (Incluyendo tipo de arma) (6)	
Sección B – Calificación de la Amenaza (Probabilidad)	Sección C – Calificación de las Consecuencias de la amenaza	Sección D – Calificación de las Vulnerabilidades	Sección E – Calificación del Riesgo	Sección F – Nivel de Tolerancia al Riesgo
Calificación: (7)	Calificación: (9)	Calificación: (11)	Calificación: (13)	Seleccione un nivel (15)
Características: (8)	Características: (10)	Características: (12)	Acciones Generales requeridas: (14)	☐ No aceptable ☐ Tolerable ☐ Aceptable
Sección G – Medidas de Mitigación Propuestas (utilice hojas adicionales para esta sección de ser requerido)				
Prioridad (16)	Descripción de la Medida de mitigación (17)	Responsable(s) (18)	Fecha (19)	Comentario / observación (20)

Instructivo Formulario RIESGO-001

(1) Fecha de la evaluación: especifique la fecha (día, mes y año) en que se concluye la evaluación de riesgo del escenario de amenaza.

(2) Lugar: mencione el lugar donde se realiza la evaluación de riesgo.

Sección A – Identificación del Escenario de Amenaza para la seguridad de la aviación

(3) Descripción del escenario de amenaza: Especifique de manera clara y resumida el objetivo, adversario y modus operandi para permitir una clasificación significativa (Ejemplo: “ataque en un aeropuerto” es demasiado genérico y no específico por lo cual no puede evaluarse. Una descripción específica puede ser “un vehículo con IED estacionado fuera de una terminal de pasajeros”. Debe considerarse un ataque único por evaluación).

(4) Bienes / Recursos / Objetivo: Lugar u objetivo donde o contra el cual tendrá lugar un ataque (Ejemplo: aeronave, parte pública, pasajeros o personal, infraestructura, depósitos de combustible en terminal, ATC, ayudas para la navegación, depósitos de carga, aeronaves de pasajeros, aeronaves solo de carga, aviación general, sistemas de información y sus datos, cualquier otro elemento de la operación que pueda ser atacado).

(5) Adversario: Persona o función que intenta realizar un ataque (Ejemplo: pasajero, elemento interno y/o terceras personas, organizaciones terroristas, actores solitarios influenciados o radicalizados, personas con perturbaciones mentales, manifestantes, otros gobiernos o entidades auspiciadas por gobiernos, etc.).

(6) Modus Operandi: Forma en que el adversario instigará un ataque (Ejemplo: artefactos explosivos improvisados -suicidas o colocados-, ataque armado, uso de aeronaves como armas, utilización de componentes químicos, biológicos, radiológicos o nucleares (CBRN); secuestro (apoderamiento ilícito); sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS); sabotaje físico, etc.), y cómo lleva el adversario el arma u objeto hasta el objetivo (ejemplo: en el cuerpo, equipaje de bodega, artículos accesibles), y trayecto por el cual el adversario alcanza el blanco previsto (ejemplo: por inspección de pasajeros, penetración de perímetro, etc.).

Sección B – Calificación de la Amenaza (Probabilidad)

(7) Calificación: Establezca la calificación acordada (Alta, Media-alta, Media, Media-Baja o Baja) por el equipo de evaluación para la probabilidad de una amenaza específica, según la Tabla 1- Probabilidad, del procedimiento de evaluación de riesgo.

(8) Características: Mencione las características de la calificación mencionada en la casilla (7), según lo indicado en la Tabla 1 – Probabilidad, del procedimiento de evaluación de riesgo.

Sección C – Calificación de las consecuencias de la amenaza

(9) Calificación: Establezca la calificación acordada (Alta, Media-alta, Media, Media-Baja o Baja) por el equipo de evaluación, para la consecuencia de una amenaza, según la Tabla 2- Consecuencia, del procedimiento de evaluación de riesgo.

(10) Características: Mencione las características de la calificación mencionada en la casilla (9), según lo indicado en la Tabla 2 – Consecuencias, del procedimiento de evaluación de riesgo.

Sección D – Calificación de las Vulnerabilidades

(11) Calificación: Establezca la calificación acordada (Alta, Media-alta, Media, Media-Baja o Baja) por el equipo de evaluación, para las vulnerabilidades del sistema de seguridad, según la Tabla 3- Vulnerabilidades, del procedimiento de evaluación de riesgo.

(12) Características: Mencione las características de la calificación mencionada en la casilla (11), según lo indicado en la Tabla 3 – Vulnerabilidades, del procedimiento de evaluación de riesgo.

Sección E – Calificación del riesgo

(13) Calificación: Establezca la calificación acordada (Alta, Media-alta, Media, Media-Baja o Baja) por el equipo de evaluación, para el riesgo, según la Tabla 4- Calificación del Riesgo, del procedimiento de evaluación de riesgo.

(14) Acciones requeridas: Mencione las acciones requeridas ante el riesgo declarado en la casilla (13), según lo indicado en la Tabla 6 – Acciones generales de mitigación ante un riesgo declarado, del procedimiento de evaluación de riesgo.

Sección F – Nivel de Tolerancia del Riesgo

(15) Identificar el nivel de tolerancia resultante del riesgo declarado según lo establecido en la Tabla 5 del procedimiento de evaluación de riesgo.

Sección G – Medidas de Mitigación Propuestas

(16) Prioridad: Orden prioritario en que las medidas propuestas de mitigación deben ser implementadas, esto puede obedecer a un orden de prelación en la puesta en marcha de las medidas. En algunos casos varias medidas de mitigación pueden tener el mismo orden de prioridad. En el formulario se deberán presentar las medidas de mitigación en orden de prioridad de mayor a menor.

(17) Descripción de la medida de mitigación: Descripción de la medida de mitigación que identifique el que se debe implementar en busca de atacar las vulnerabilidades encontradas en la evaluación de riesgo. También debe hacerse referencia si dicha medida de mitigación está diseñada para “Prevenir”, “Detectar”, “Responder” y/o “Disuadir” la perpetración de un acto de interferencia ilícita, así como indicar si la medida corresponde a una mitigación “Nueva”, “Mejorada” o una medida “Modificada”.

(18) Responsable(s): Mencionar el (los) responsable(s) de implementar las medidas de mitigación presentadas.

(19) Fecha de implementación: Identificar si se requiere una fecha específica para el inicio o lapso de tiempo en el cual esta medida de mitigación debería ponerse en marcha.

(20) Comentarios / observaciones: Puede utilizarse este espacio para comentar casos como los de ajustar disposiciones jurídicas necesarias para soportar la implementación de las medidas de mitigación requeridas o cualquier otra observación de interés por parte del equipo de evaluación de riesgo.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice H

GESTIÓN DE RECURSOS LOGÍSTICOS PARA LOS ORGANISMOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO

Dentro de estos recursos encontramos todos los elementos necesarios para que los Organismos de Seguridad del Estado puedan apoyar a la Seguridad de la Aviación Civil en una situación normal y en caso de una contingencia.

Unidades móviles (transporte). Se deberá designar o proporcionar vehículos, para realizar los patrullajes al perímetro y atención de contingencias, los cuales tendrán la función principal de acudir inmediatamente al llamado de alguna contingencia y transportar al personal involucrado. Estos vehículos estarán en perfectas condiciones de funcionamiento y en el caso de que alguno de ellos sufriera algún daño o desperfecto deberá ser a remplazado temporalmente por otro, mientras es reparado.

Sistemas de comunicaciones. La implementación y manejo de un sistema de comunicaciones es fundamental para garantizar el éxito en la coordinación para tareas de Seguridad de la Aviación Civil y la atención de contingencias. Se debería contar con equipos de comunicación siguientes:

- Radio receptor y transmisor de mano (Handy).
- Teléfonos internos.
- Teléfonos móviles.
- En la medida de lo posible una conexión a internet.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Apéndice I
PROCEDIMIENTO PASAJEROS PERTURBADORES E INSUBORDINADOS

PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN DE RESPUESTA ANTE INCIDENTES CON PASAJEROS
PERTURBADORES E INSUBORDINADOS “EN TIERRA”

NIVEL 1 — COMPORTAMIENTO PERTURBADOR, INCLUIDO UN COMPORTAMIENTO SOSPECHOSO O VERBALMENTE AMENAZANTE

N°	UBICACIÓN	EVENTO	RESPUESTA
1	- Mostradores - Sala de Pre-Embarque - Puerta de Embarque - Aeronave en Tierra.	Pasajero con un comportamiento sospechoso o verbalmente amenazante.	a) El personal del Explotador de Aeropuerto debe informar de una situación inaceptable al supervisor, antes de completar el proceso de presentación o ingreso y negar su admisión mientras no mejore la condición de este pasajero. b) Notificar al supervisor todo comportamiento que indique que el pasajero no está en condiciones ingresar a una zona de seguridad restringida o abordar una aeronave.

NIVEL 2 — COMPORTAMIENTO FÍSICAMENTE ABUSIVO

N°	UBICACIÓN	EVENTO	RESPUESTA
2	- Mostradores - Sala de Pre-Embarque - Puerta de Embarque - Aeronave en Tierra.	Evento que incluye las características de comportamiento del pasajero nivel 1, con el agravante de que el mismo pasa a un comportamiento físicamente abusivo agresividad, embriaguez o actitud desafiante.	a) Incluye todos los elementos de respuesta del nivel 1. b) El personal del Explotador de Aeropuerto debe proceder a denegar la admisión e ingreso del pasajero. c) El personal del Explotador de Aeropuerto en coordinación con el Explotador de Aeronaves debe escoltar al pasajero hacia la parte pública de la terminal con apoyo de la Policía Boliviana.

NIVEL 3 — COMPORTAMIENTO QUE CREA UN PELIGRO DE MUERTE

N°	UBICACIÓN	EVENTO	RESPUESTA
3	- Mostradores - Sala de Pre-Embarque - Puerta de Embarque - Aeronave en Tierra.	Evento que incluye las características de comportamiento del pasajero nivel 1 y 2, con el agravante que el pasajero genera un peligro o amenaza de muerte.	a) Incluye todos los procedimientos de respuesta de los niveles 1 y nivel 2. b) Si el comportamiento perturbador o insubordinado de un pasajero es grave, el personal del Explotador de Aeropuerto debe llamar a la Policía Boliviana.

PROCEDIMIENTO COMPLEMENTARIO - POSTERIOR A LA NEGATIVA DE EMBARQUE

Si en la puerta de embarque, se le niega el viaje a un pasajero debido a su comportamiento perturbador o insubordinado, el Explotador de Aeropuerto debe:

- a) Completar un informe sobre incidente en tierra relacionado con un pasajero perturbador y las razones de la negativa de embarque, incluyendo si es el caso, los nombres de los testigos que podrían proporcionar información adicional.
- b) Debe llamar a la Policía Boliviana si el comportamiento perturbador o insubordinado de un pasajero es grave y decidir si se inicia un proceso judicial o no al pasajero después de considerar las pruebas.
- c) Debe enviar una copia del informe sobre la negativa de embarque a la DGAC.

PROCEDIMIENTO COMPLEMENTARIO - TÉCNICAS DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS EN TIERRA

Un pasajero preocupado, alterado o con comportamiento desafiante requiere la aplicación de técnicas de manejo y administración del conflicto para neutralizar y evitar empeorar la situación.

- a) Ante un pasajero que demuestra enojo y agresividad hacia usted, no lo tome en forma personal, intente:
 - 1. Calmar a las personas involucradas, aplicar métodos disuasivos.
 - 2. No confrontar.
 - 3. No realizar actos heroicos.
 - 4. Separar a las personas que disputan.
 - 5. Solicitar la ayuda inmediata de otro colega de la empresa.
- b) Trate de disimular el enojo y agresividad del pasajero, hablarle con calma, espacioso y cortés, demuéstrole respeto, escúchelo, trate de demostrar comprensión. Mantenga una actitud relajada pero firme.
- c) Determine la causa del enojo del pasajero y demuéstrole la forma en que lo podría ayudar, no subraye lo que no puede hacer por él.
- d) Si la discusión se torna muy acalorada, dar intervención a otro colega de la empresa, y en lo posible, aléjese de la situación.

Adjunto 1 MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (PSA)

1. GENERALIDADES

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

Parte Título

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

Apéndices

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

2. PARTE I: ORGANIZACIÓN

Objetivo del programa

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

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

Fuente de la reglamentación

En esta sección debe indicarse las leyes y reglamentos nacionales que constituyen una base jurídica para la aplicación de la seguridad de la aviación mediante el PNSAC y otorgan las facultades necesarias

a las personas y entidades pertinentes para establecer requisitos y tomar medidas para lograr el cumplimiento. Debería también describirse toda reglamentación o legislación de carácter provincial o municipal que proporcione apoyo jurídico al PSA.

Responsabilidades

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

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

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

Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil (COASEG)

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

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

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

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

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

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

Comunicaciones

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

- a) PNSAC;
- b) programas de seguridad de aeropuertos, explotadores de aeronaves y otras partes interesadas;
- c) directrices relativas a la seguridad;

- d) circulares de asesoramiento;
- e) actas de las reuniones; y
- f) correspondencia.

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

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

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

3. PARTE II: DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO

Características físicas e instalaciones

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

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

En esta sección debería también describirse lo siguiente:

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

- l) zonas de control fronterizo, aduana e inmigración; y
- m) organizaciones aeroportuarias.

Planos

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

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

Operaciones aeroportuarias

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

4. PARTE III: MEDIDAS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Descripción general

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

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

Seguridad de la parte pública

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

- a) arreglos para reducir el riesgo de que se utilicen vehículos que transportan IED para estrellarse contra el edificio terminal;
- b) arreglos para proteger y vigilar las zonas de llegada y recogida de pasajeros y las partes delanteras del edificio terminal para evitar que se dejen vehículos sin vigilancia;
- c) vigilancia y patrullas de las zonas públicas del edificio terminal;

- d) procedimientos para proteger billetes, tarjetas de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos;
- e) arreglos relativos a las instalaciones de presentación a fin de proteger a los pasajeros de vuelos que se consideren de mayor riesgo; y
- f) mensajes sobre seguridad destinados al público, como informar a los pasajeros que no deben dejar artículos sin vigilancia.

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

Designación de la parte aeronáutica

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

Sistema de permisos como documentos de identidad del aeropuerto

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

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

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

Procedimientos de escolta

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

Seguridad del perímetro

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

- a) valla del perímetro u otras disposiciones relativas a la seguridad del mismo;
- b) iluminación;
- c) avisos de alerta;
- d) detección de intrusos; y
- e) vigilancia mediante circuito cerrado de televisión CCTV

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

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

Control del acceso

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

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

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

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

Patrullas y puestos de guardias

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

Sistema de control principal

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

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

Protección de las zonas de seguridad restringidas

Designación de zonas de seguridad restringidas

En esta sección debe indicarse la base jurídica para designar una zona de seguridad restringida y describirse, en términos generales, las zonas dentro de la parte aeronáutica y las actividades que tienen lugar en la zona de seguridad restringida, indicándose los planos mencionados en la Parte II del PSA. Entre las zonas mencionadas deberían figurar las siguientes:

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

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

Control del acceso a zonas de seguridad restringidas

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

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

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

Inspección del personal que entra en zonas de seguridad restringidas

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

- a) número y emplazamiento de los puntos de inspección del personal y de los pasajeros;
- b) procedimiento de inspección;

- c) exoneraciones de la inspección, si las hubiere;
- d) artículos prohibidos o restringidos; y
- e) procedimiento para permitir la entrada de herramientas de trabajo.

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

Inspección de vehículos

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

Control del acceso para pasajeros y tripulantes

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

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

Separación entre pasajeros inspeccionados y no inspeccionados

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

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

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

Inspección de pasajeros y tripulantes

En esta sección debe describirse lo siguiente:

- a) emplazamiento de los puntos de inspección de pasajeros y su horario;

- b) requisito de inspección;
- c) exoneraciones de la inspección, si las hubiere;
- d) procedimiento de inspección;
- e) procedimientos para la inspección de personalidades destacadas o pasajeros con necesidades especiales;
- f) requisitos relativos a los registros secundarios aleatorios, si los hubiere; y
- g) cualesquiera disposiciones especiales para la inspección de tripulantes.

Procedimientos de inspección

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

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

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

Equipo de inspección

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

Personal de seguridad

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

Artículos prohibidos

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

Control de armas de fuego o de otra índole

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

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

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

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

Valijas diplomáticas y mensajeros gubernamentales

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

Personas transportadas bajo control jurídico o administrativo

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

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

Pasajeros y tripulaciones de aviación general

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

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

Inspección del equipaje de bodega: autoridad y responsabilidad

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

Inspección del equipaje de bodega: procedimientos

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

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

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

- a) tipo de sistema utilizado, ya sea EDS, ETD, EVD, manual o convencional;
- b) procedimientos para despachar artículos sospechosos;
- c) procedimientos para la inspección del equipaje acompañado;
- d) procedimientos para la inspección del equipaje extraviado, no acompañado o urgente;
- e) procedimientos para la inspección del equipaje de la tripulación;

- f) procedimientos para determinar los artículos prohibidos y las mercancías peligrosas;
- g) medidas especiales relativas a artículos electrónicos y eléctricos;
- h) exoneraciones, si las hubiere, del requisito de inspección; e
- i) procedimientos aplicables si se descubren armas o artefactos explosivos.

Inspección del equipaje de bodega: equipo

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

Inspección del equipaje de bodega: personal

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

Cotejo del equipaje de bodega con los pasajeros

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

Protección y supervisión de las zonas de preparación del equipaje

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

Equipaje de bodega no reclamado ni identificado

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

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

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

Inspección de mercancías destinadas a la venta o distribución: procedimiento

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

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

- a) tipo de sistema utilizado, ya sea EDS, ETD, EVD, manual o convencional;
- b) procedimientos para despachar artículos sospechosos;
- c) procedimientos para la inspección de equipaje de dimensiones superiores a la norma;
- d) medidas especiales relativas a artículos electrónicos y eléctricos;
- e) exoneraciones, si las hubiere, del requisito de inspección; y
- f) procedimientos aplicables si se descubren armas o artefactos explosivos.

Proveedores reconocidos

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

Mercancías bajo control aduanero

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

Carga aérea y correo: responsabilidades

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

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

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

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

- a) fuente de la autoridad jurídica respecto a medidas de seguridad;
- b) emplazamientos y horarios de las zonas de despacho de la carga en un aeropuerto;

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

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

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

Seguridad de las provisiones de a bordo y los suministros

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

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

Seguridad de las aeronaves

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

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

5. PARTE IV: PLAN DE CONTINGENCIA

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

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

6. PARTE V: PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN

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

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

7. PARTE VI: PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD INTERNO

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

a) GENERALIDADES

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

b) HERRAMIENTAS DE CONTROL DE CALIDAD

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

c) MEDIDAS CORRECTIVAS O RESOLUCIÓN OBSERVACIONES

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

e) FORMULARIOS**8. APÉNDICES**

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

- a) mapas y planos;
- b) textos de legislación o reglamentos;
- c) procedimientos;
- d) programas auxiliares; y
- e) especímenes de permisos utilizados en el aeropuerto como documentos de identidad y documentación pertinente de otra índole.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 2
MODELO PARA EL CONTENIDO MÍNIMO DE UN PROCEDIMIENTO ESTANDARIZADO DE OPERACIÓN

(TÍTULO DEL PROCEDIMIENTO)

1. OBJETIVO

Los objetivos son metas que se pretenden conseguir o lograr o el fin último al que se pretende llegar

2. NORMA

Conjunto de leyes, normas, reglamento o acuerdos, que deben apegarse a una entidad o dependencia en el ejercicio de las funciones que éste tenga encomendada

3. PROCEDIMIENTO

Un procedimiento es un conjunto de acciones que tienen que realizarse todas igualmente, para obtener los mismos resultados bajo las mismas circunstancias

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 3**MODELO PARA EL CONTENIDO MÍNIMO DE UN REGLAMENTO PARA LA EMISIÓN DE TARJETAS DE IDENTIFICACIÓN DE ACCESO AEROPORTUARIO**

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

APÉNDICES

1. Formularios
 2. Planes del Aeropuerto
 3. Credenciales Oficiales Inspectores de la DGAC
-

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 4
MODELO DE ACUERDO DE ÁREAS EXCLUSIVAS

ACUERDO

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

DESCRIPCIÓN ÁREA CONCESIONADA

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

(Incluir Descripción y Plano)

PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

Responsabilidad del Explotador de Aeronaves.-

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

Descripción del sistema, medidas y procedimientos de seguridad utilizados por el Explotador de Aeronaves.

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

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

EL EXPLOTADOR DE AEROPUERTO Y AERONAVES,

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

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

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

PUNTOS DE ACUERDO:

Punto 1

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

Punto 2

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

Punto 3

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

Punto 4

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

Punto 5

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

Punto 6

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

Punto 7

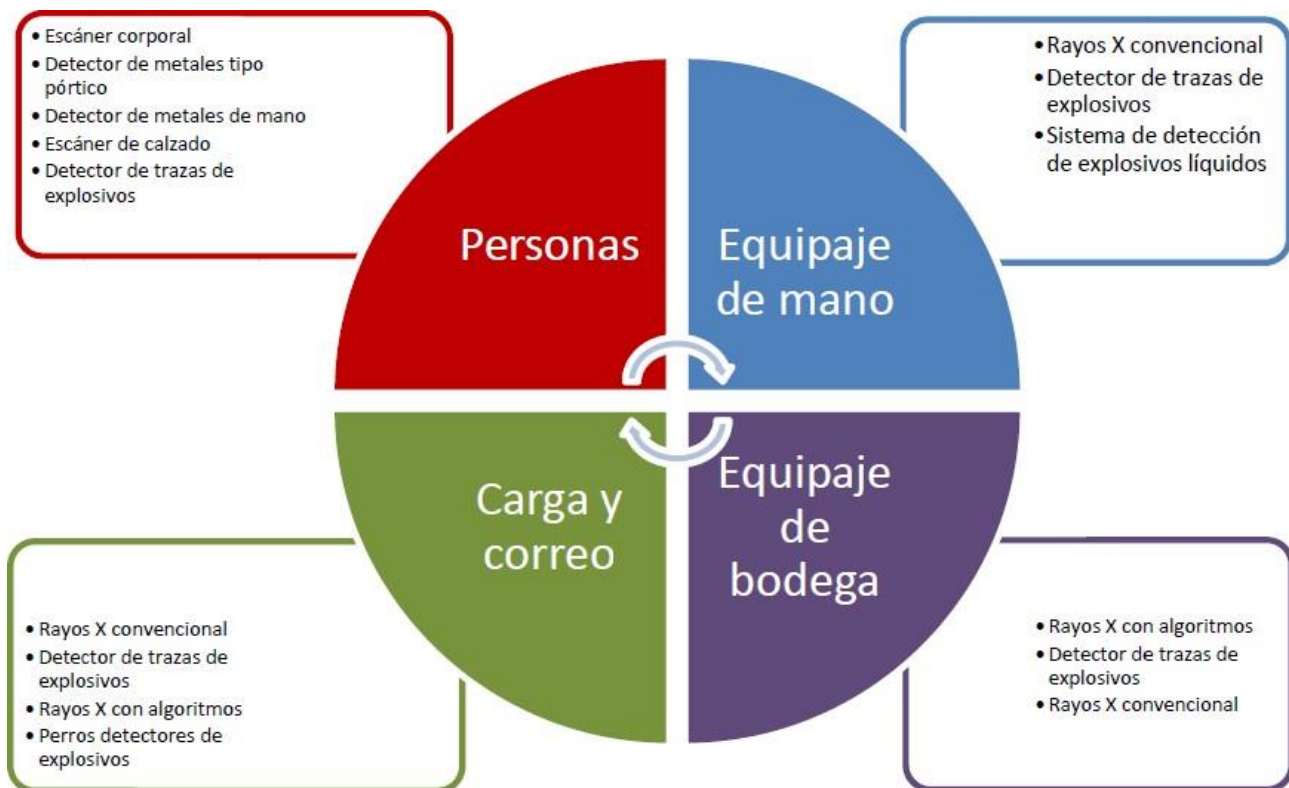
El presente Acuerdo entrará en vigor el día de [su firma, y aceptación] y estará vigente hasta el momento en que una de las Partes, notifique su intención de revocatoria a la otra Parte del acuerdo. El Acuerdo dejará de surtir efecto [15 días] después de recibida dicha notificación. Tal notificación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

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 5
GUÍA DE EQUIPOS Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

1. GENERALIDADES

- 1.1 En el presente texto de orientación se proporciona asistencia para la descripción y mejor comprensión de las tecnologías utilizadas actualmente en los aeropuertos para la inspección de pasajeros, tripulaciones de explotadores de aeronaves y empleados del aeropuerto, así como el equipaje que llevan consigo, facturan o envían como carga aérea. Se examinan también nuevas tecnologías. Los Explotadores de Aeropuerto, Explotadores de Aeronaves y otras entidades involucradas con la seguridad de aviación civil, deben solicitar asistencia técnica de especialistas, externos o internos, según corresponda, para obtener más amplia información.
- 1.2 La Figura 1 enumera los distintos tipos de tecnología de inspección disponibles que corresponden a cada categoría de artículo.



Nota. — Las tecnologías están ordenadas en orden decreciente, comenzando por las más aptas para la detección de explosivos.

Figura 1. Tecnología de inspección y categorías

2. DETECTORES DE METALES

2.1 Los secuestros constituyen una amenaza tradicional para la aviación; para perpetrarlos se infiltran armas de fuego, municiones o granadas en una aeronave. El detector de metales es la tecnología principal utilizada en los aeropuertos para la inspección de pasajeros en busca de armas.

2.2 Los detectores de metales se presentan en dos tipos:

- a) detector de metales de mano (HHMD); y
- b) detector de metales de pórtico (WTMD).

2.3 Detectores de metales de mano (HHMD)

2.3.1 Los detectores de metales de mano emiten un campo electromagnético que detecta la presencia en las cercanías de un metal y hace sonar una alarma. La eficacia del detector depende de la distancia a la que se encuentre el objeto que constituye una amenaza; si el detector está demasiado lejos no podrá detectarlo.

2.3.2 Pueden producirse problemas de detección si el inspector apunta el HHMD sobre una zona de interés o si el detector está demasiado lejos de la amenaza. Este problema se agudiza al utilizar el detector en zonas delicadas de la persona, donde los pliegues de la vestimenta pueden impedir una correcta detección. Por lo común, el uso del HHMD se combina con un registro manual.

2.4 Detectores de metales de pórtico (WTMD)

2.4.1 Los detectores de metales de pórtico actuales utilizan un campo magnético pulsado que induce corrientes parásitas en un conductor metálico. Si el campo se bloquea, las corrientes parásitas caen dando como resultado una signatura débil que corresponde al tipo, tamaño, orientación y posición del objeto metálico dentro del pórtico. La signatura débil es captada, digitalizada y analizada en un soporte lógico que ha sido ajustado para responder a la amenaza de la que se trate. Por ejemplo, existen distintos soportes lógicos diseñados para detectar metales preciosos, armas pequeñas improvisadas, armas de más tamaño u objetos metálicos inofensivos.

2.4.2 Los WTMD son de uso generalizado para mantener la seguridad en instalaciones dedicadas a la aviación y otras. Pueden producirse problemas de detección, en particular a ras del piso si las fundaciones están reforzadas con envarillado de hierro que puede interferir con el campo magnético, reduciendo la sensibilidad del equipo. También puede verse afectada la capacidad de detección por el enfranque de acero que se usa para reforzar el calzado y que puede ocasionar falsas alarmas, al igual que las vibraciones del piso o los campos magnéticos parásitos provenientes de líneas de transmisión cercanas, ascensores o maquinaria en movimiento. Si bien los detectores de metales actualmente instalados en los aeropuertos emiten un campo magnético de muy baja intensidad que no interfiere con los aparatos sanitarios implantados, las personas que llevan este tipo de aparatos suelen provocar que se active una alarma que requiere resolución.

2.4.3 Aunque las emisiones electromagnéticas de ambos tipos de detectores se consideran demasiado débiles para causar daños al organismo, es posible que afecten implantes como los marcapasos. Por consiguiente, es indispensable asegurarse de que los fabricantes han obtenido de la autoridad competente una certificación en que se indique que el equipo puede utilizarse para la inspección de personas con tales implantes.

- 2.4.4 La eficacia de los WTMD depende de su emplazamiento, por lo que deberían situarse lejos de grandes objetos metálicos en movimiento, tales como puertas. Además, si se utiliza un WTMD cerca de otro, será necesario asegurarse de que no causen interferencia eléctrica mutua.
- 2.4.5 Dado que también pueden constituir una amenaza otros artículos no metálicos que no podrán detectarse, tales como los fabricados con cerámica, vidrio o madera, así como los explosivos y otros materiales orgánicos, deberían considerarse otras medidas, como el registro directo aleatorio y la inspección secundaria con otra tecnología, debido al riesgo que representan las armas no metálicas.
- 2.4.6 Otra limitación consiste en que el equipo sólo puede detectar artículos que una personalleve consigo y es poco probable que detecte objetos metálicos disimulados en un orificio anatómico. Constituye una actividad continua la elaboración de otras soluciones o soluciones complementarias que aumenten la eficacia en materia de seguridad.
- 2.4.7 El rango de nivel de sensibilidad requerido de los arcos detectores de metales, estarán calibrados conforme al nivel de amenaza, descrito en el siguiente cuadro:

NIVEL DE AMENAZA Y RIESGO	NIVEL DE SENSIBILIDAD
BAJO	160 - 165
MEDIO-BAJO	166 - 170
MEDIO	171 - 175
MEDIO-ALTO	176 - 180
ALTO	Sujeto a disposiciones del COE.

2.5 Comparación entre HHMD y WTMD

2.5.1 Los detectores de mano son mejores que los de pórtico en:

- precisión, pues permiten ubicar exactamente en qué parte del cuerpo se halla un artículo de amenaza posible;
- portabilidad; y
- costo unitario.

2.5.2 Las desventajas de los HHMD frente a los WTMD son las siguientes:

- proximidad del inspector a la persona sometida a inspección;
- resultados determinados por la precisión y eficacia del inspector; y
- tiempo necesario para finalizar el registro.

2.5.3 Las ventajas de los WTMD son:

- velocidad de tramitación;
- garantía de uniformidad de la inspección, que no depende de la eficacia del inspector; y
- menos molestias para las personas.

2.5.4 El inconveniente principal de los WTMD reside en la necesidad de instalarlos de manera fija.

2.5.5. Entre las tecnologías que pueden usarse ya sea en combinación o en remplazo de los detectores de metales pueden citarse las siguientes:

- a) escáner corporal;
- b) sistemas de detección de trazas de explosivos; y
- c) escáner de calzado.

3. ESCÁNER CORPORAL

3.1 El escáner corporal detecta los objetos tanto metálicos como no metálicos que la persona lleva ocultos sobre su cuerpo. También se lo denomina escáner de seguridad, tecnología avanzada de la imagen, sistema de detección de amenazas ocultas en el cuerpo y generador de imágenes de cuerpo entero. En algunos sistemas es el inspector quien debe interpretar las imágenes, pero también se está generalizando el uso de sistemas automatizados que señalan la ubicación de los elementos foráneos en una representación simplificada del cuerpo humano, lo que permite responder a las exigencias de protección de la privacidad que pueda haber en algunos Estados. Los escáneres corporales son aptos tanto para las tareas de inspección primaria como las secundarias (resolución de alarmas).

3.2 Existen escáneres corporales que incorporan distintas tecnologías, como:

- a) barrido por ondas milimétricas (MM) activas;
- b) barrido por ondas milimétricas (MM) pasivas;
- c) sistema de generación de imágenes por radiación submilimétrica (THz);
- d) sistema de rayos X – retrodispersión;
- e) sistema de rayos X – transmisión.

3.1 Escáner corporal – Ondas milimétricas activas

3.1.1 Los objetos (tanto metálicos como no metálicos que constituyen una amenaza) que van ocultos en el cuerpo de la persona pueden detectarse como anomalías al analizar la radiación de ondas milimétricas reflejada. Esta tecnología expone al pasajero a niveles muy bajos de ondas milimétricas no ionizantes. Viene en ambas modalidades de equipo: el que requiere la intervención humana para interpretar las imágenes y el que trae un soporte lógico de reconocimiento automático que proyecta la ubicación de las anomalías en una figura humana simplificada.

3.1.2 Las ondas milimétricas (mm) son parte del espectro electromagnético que se diferencian de la luz visible o infrarroja (radiación electromagnética) más conocida por su mayor longitud de onda. Esto permite lograr mejor penetración a través de la ropa. Los seres humanos recibimos ondas mm que nos iluminan provenientes del entorno físico e incluso emitimos radiación en ondas mm porque tenemos un cuerpo caliente. Los sistemas activos actuales son paneles o pórticos donde se ilumina a la persona y las ondas mm que se dispersan son captadas y analizadas ya sea por un operador o por un soporte lógico de reconocimiento automático. Los objetos que constituyen una amenaza reflejan bien la radiación por ondas mm, lo que permite reconocerlos como una anomalía.

3.1.3 Se trabaja constantemente en el ensayo operacional y despliegue de este tipo de sistemas. Los sistemas se usan tanto para la inspección primaria como para la resolución de casos de alarma. En algunos Estados se utilizan en remplazo de los WTMD para aumentar la capacidad de detectar objetos no metálicos.

3.1.4 Los escáneres corporales de barrido por ondas milimétricas pueden detectar:

- a) armas y artefactos que disparan proyectiles;
- b) cuchillos y objetos filosos (metálicos y no metálicos);
- c) explosivos;
- d) componentes de artefactos explosivos improvisados;
- e) artefactos que causan aturdimiento;
- f) instrumentos romos;
- g) sustancias y dispositivos inflamables; y
- h) aerosoles incapacitantes.

4.1 Escáner corporal – Sistemas de rayos X – retrodispersores

4.1.1 Los objetos (metálicos o no metálicos que constituyen una amenaza) que la persona lleva ocultos bajo la ropa pueden detectarse como anomalías en la imagen de la radiación retrodispersa que generan los sistemas de retrodispersión de rayos X. Esta tecnología expone al pasajero a niveles muy bajos de radiación por rayos X y actualmente requiere la intervención humana para interpretar las imágenes.

4.1.2 Los sistemas de retrodispersión de rayos X emiten un haz móvil de radiación que explora mecánicamente el cuerpo de la persona a alta velocidad en sentido horizontal y durante unos 5 a 10 segundos en sentido vertical. Detectores de gran tamaño captan la radiación de rayos X que se dispersa para construir una imagen a partir de la radiación que rebota en cada posición del haz móvil. Las zonas de bajo número atómico (denominado Z), como la carne humana y los explosivos, reflejan rayos X de baja energía y aparecen brillantes en la imagen. Los objetos con un Z alto, como los objetos metálicos y cerámicos, se ven oscuros en la imagen.

4.1.3 Por su alta resolución, que sin embargo genera cuestionamientos por la violación de la intimidad, y su radiación de poca agresividad, el escáner de retrodispersión de rayos X constituye una opción atractiva para la inspección primaria o secundaria de pasajeros a fin de detectar bajo la ropa elementos metálicos o no metálicos que puedan constituir una amenaza. Los sistemas que se están instalando tienen “filtros de intimidad” que vuelven confusas ciertas partes de la imagen. Además, se aplican procedimientos operacionales para separar visualmente al inspector que observa la imagen del pasajero y evitar que se capte o conserve una imagen de este último. Los sistemas producen una imagen de todos los objetos que el pasajero lleve consigo y actualmente no pueden distinguir entre una cartera y una amenaza. El desafío para el inspector consiste entonces en reconocer el objeto que es una amenaza, guiándose en parte por su silueta.

5.1 DETECTORES DE TRAZAS DE EXPLOSIVOS

5.1.1 Para la detección de residuos de explosivos pueden utilizarse sistemas de detección de trazas de

explosivos al inspeccionar a los pasajeros, el equipaje y la carga en busca de explosivos. Existen tres métodos para detectar trazas de explosivos:

- a) partículas de explosivos;
- b) vapor de explosivos; y
- c) olfato canino.

5.1.2 La mayoría de los sistemas en uso hoy en día utilizan la espectrometría de movilidad iónica para detectar explosivos. La espectrometría de masa puede brindar más sensibilidad y especificidad que las demás técnicas. Los detectores de trazas realizan su tarea en múltiples etapas que comienzan cuando el inspector toma una muestra de una zona que puede estar contaminada y luego coloca el medio con el que se levantó la muestra en el detector, donde se analiza la traza. El desafío está dado por decidir en qué zonas pueda haber contaminación y tomar la muestra con suficiente cuidado para lograr levantar las partículas de explosivo que estén adheridas a las superficies.

5.1.3 Los detectores de trazas de explosivos detectan una gama de explosivos comerciales, militares y caseros con un rango de falsas alarmas en situación real de uso que se ubica por debajo del uno por ciento. Pueden darse problemas de pérdida de sensibilidad por el uso prolongado sin limpieza, pero por lo general estos problemas se resuelven correctamente.

6.1 RAYOS X CONVENCIONALES

6.1.1 Los explosivos y las armas en el equipaje de mano pueden detectarse por el reconocimiento de su imagen que efectúa el inspector en un sistema de transmisión de rayos X. Los sistemas actuales brindan diversas opciones de visualización de la transmisión y además de la densidad dan información sobre la composición de los materiales para facilitar el reconocimiento de los artículos que pueden constituir una amenaza.

6.1.2 La mayoría de los sistemas en uso emiten un haz de rayos X de 160 KV en forma de abanico que permite producir una imagen de alta resolución que proporciona a los operadores información sobre la densidad y el material. Son cada vez más comunes los sistemas con haces múltiples que ponen más información al alcance de los operadores, quienes además tienen a su disposición otros instrumentos de manipulación de imágenes, entre ellos el acercamiento ("zoom"), la manipulación con alcance dinámico y los bordes destacados.

6.1.3 Los sistemas de rayos X convencionales de imagen única sólo generan una imagen de cada pieza de equipaje, de forma que el operador (el inspector) únicamente visualiza los objetos desde una posición fija. Esto limita las capacidades de detección de artículos prohibidos de estos sistemas, puesto que el haz de rayos X impacta en el equipaje desde un único ángulo, obligando en ocasiones al inspector a pasar una pieza varias veces en diferentes posiciones sobre la cinta transportadora que la ingresa al equipo detector a fin de determinar su contenido con suficiente precisión. El objetivo de dicho proceso es asegurarse de que no haya objetos dentro del equipaje que queden ocultos por otros objetos de más densidad.

6.1.4 Por el contrario, los sistemas de doble o múltiples imágenes proyectan más de una imagen de rayos X de una misma pieza de equipaje o artículo, dándole al inspector de seguridad distintas perspectivas o ángulos de visualización. Estos sistemas elevan la eficacia de los inspectores de seguridad en la detección de artículos prohibidos, especialmente en condiciones difíciles (por ej., artículos dentro de embalajes apretados o que tienen otros objetos encima).

- 6.1.5 Determinados sistemas de rayos X de múltiples imágenes son capaces de detectar artículos prohibidos en forma automática mediante la aplicación de algoritmos específicos, con el resultado de un sensible refuerzo de la seguridad.
- 6.1.6 Los sistemas de rayos X convencionales se usan en todo el mundo para inspeccionar el equipaje de mano y dependen casi exclusivamente de la interpretación que el operador hace de la imagen para reconocer las amenazas. La complejidad de las imágenes que generan los artículos electrónicos hace que para los inspectores resulte difícil individualizar las imágenes de amenazas. Es por este motivo que en algunos Estados es obligatorio extraer los artículos electrónicos de más tamaño del equipaje de mano antes de ingresarlos a los detectores de rayos X.
- 6.1.7 Cuando se usan sistemas de rayos X convencionales para inspeccionar el equipaje de bodega, se debe tener presente que el equipaje que se transporta en bodega es más grande que el equipaje de mano y puede también ser más complejo, lo que hace más difícil la tarea de los operadores de interpretar las imágenes y detectar artefactos explosivos improvisados. Por ello, la tecnología debería reforzarse con otros medios, como la detección de trazas de explosivos, el registro manual, etc.
- 6.1.8 En el caso de la carga, la naturaleza del envío tiene gran influencia en la efectividad de los rayos X convencionales como medio de inspección. En una carga particularmente densa, es posible que los rayos X no logren penetrar y tornen imposible la detección de artefactos explosivos improvisados. En tales circunstancias, deberían usarse otros medios de inspección.
- 6.1.9 Con un sistema de rayos X convencional, sólo el ojo avezado de un operador capacitado puede interpretar las imágenes para detectar los siguientes artículos:
- a) armas y artefactos que disparan proyectiles;
 - b) cuchillos y objetos filosos (metálicos y no metálicos);
 - c) explosivos;
 - d) componentes de artefactos explosivos improvisados;
 - e) artefactos diseñados para causar aturdimiento;
 - f) instrumentos romos;
 - g) sustancias o artículos inflamables; y
 - h) aerosoles incapacitantes.
- 6.1.10 Una imagen monocroma se representa con matices de gris; aparecen en negro las zonas donde el haz no ha podido penetrar y en blanco donde ha penetrado totalmente. El equipo de rayos X de colores identifica los materiales orgánicos o no orgánicos asignando colores a un material según su número atómico (Z). Cuanto más elevada sea la densidad dentro de cada banda, más intensidad tendrá el color.
- 6.1.13 Diversas características tienen por objeto mejorar las imágenes y facilitar el trabajo de los inspectores, como por ejemplo las siguientes:
- a) acercamiento (zoom);
 - b) elevada penetración;

- c) eliminación de elementos inorgánicos, en que se elimina de la imagen la representación de colores inorgánicos, dejando únicamente los orgánicos, o sea, posibles explosivos;
- d) eliminación de elementos orgánicos, en que se elimina la representación de los colores orgánicos, dejando únicamente los materiales densos;
- e) imagen cristalina, perfeccionamiento elevado o bordes destacados, en que se ajustan los arreglos de modo que la imagen en el monitor aparezca más nítida;
- f) detección de explosivos;
- g) alertas relativas a la densidad que señalan a los operadores la posibilidad de que haya objetos ocultos por otros más densos; y
- h) proyección de imágenes de amenazas (TIP).

7.1 CRITERIOS MÍNIMOS DE DESEMPEÑO EQUIPOS RAYOS X

Los requisitos mínimos de calidad de imagen para el equipo de rayos X para el diagnóstico de equipaje de mano de los pasajeros y de los objetos transportados por el personal, realizado con CTP (Figura 2):

7.1.1 Resolución de un solo cable (RFU):

La imagen mostrada en la pantalla para permitir al operador ver un alambre de cobre estañado ni está aislado del 0,254 mm montado en poli (metacrilato de metilo) (PMMA, por ejemplo plexiglás, plexiglás).

7.1.2 La penetración útil (PU):

La imagen mostrada en la pantalla para permitir al operador ver un alambre de cobre estañado sin aislamiento con 0.5105 mm de diámetro detrás de una lámina de 11,1 mm

7.1.3 La resolución espacial (RE):

La imagen de la pantalla debe permitir al operador ver una rejilla en una hoja de cobre 2,0 mm (2,0 mm ranuras con un paso de 4,0 mm), con las ranuras paralelas o perpendiculares a la dirección de movimiento de la correa.

7.1.4 La penetración sencilla (PS):

- a) Los materiales finos: La imagen mostrada en la pantalla para permitir al operador ver una chapa de acero con doce y diez mm de espesor.
- b) Materiales gruesos: La imagen mostrada en la pantalla para permitir al operador ver una barra de plomo que tiene un espesor de 1,5 mm detrás de una hoja 26 mm de acero.

7.1.4 Discriminación entre los materiales (DM):

La máquina debe diferenciar entre materiales inorgánicos y materiales orgánicos, presentándolos con diferentes colores.

Criterios de realización: requisitos de calidad de imagen para el equipo de rayos X utilizados en el control de pasajeros equipaje facturado, carga y correo.

7.1.5 Resolución de un solo cable (RFU):

La imagen mostrada en la pantalla para permitir al operador ver un alambre de cobre estañado ni está aislado del 0,254 mm montado en poli (metacrilato de metilo) (PMMA, por ejemplo, plexiglás).

7.1.6 La penetración útil (PU):

La imagen mostrada en la pantalla para permitir al operador ver un alambre de cobre estañado sin aislamiento con 0.5105 mm de diámetro detrás de una lámina de aluminio 7,9 mm.

7.1.7 La resolución espacial (RE):

La imagen de la pantalla debe permitir al operador ver una rejilla en una hoja de cobre 2,0 mm (2,0 mm ranuras con un paso de 4,0 mm), con las ranuras paralelas o perpendiculares a la dirección de movimiento de la correa.

7.1.8 La penetración sencilla (PS):

- Los materiales finos:
- La imagen mostrada en la pantalla para permitir al operador ver una chapa de acero con doce y diez mm de espesor.
- materiales gruesos

La imagen mostrada en la pantalla para permitir al operador ver una barra de plomo que tiene un espesor de 1,5 mm detrás de una hoja 14 mm de acero.

7.1.9 La discriminación entre los materiales (DM):

La máquina debe diferenciar entre materiales inorgánicos y materiales orgánicos.

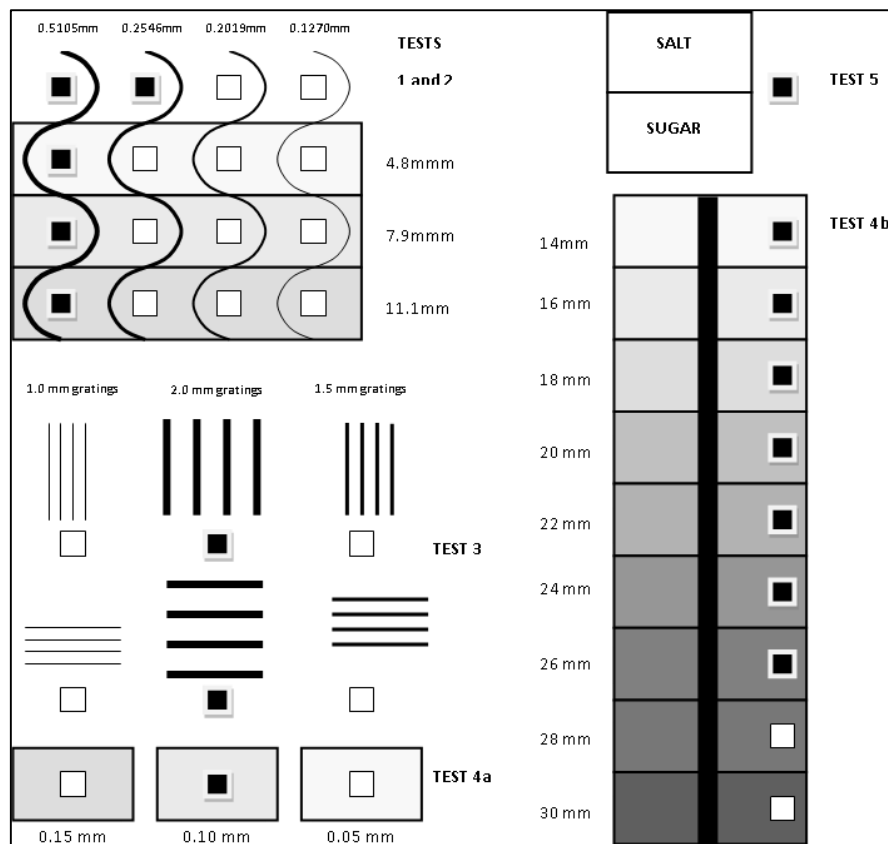


Figura 2. Prueba estándar de ensayo (remarcado con negro lo mínimo requerido)

8.1 SISTEMAS DE DETECCIÓN DE EXPLOSIVOS LÍQUIDOS (LEDS)

8.1.1 Los sistemas de detección de explosivos líquidos son capaces de analizar líquidos, aerosoles y geles (LAG) dentro del equipaje de mano para detectar la presencia de explosivos líquidos o precursores y dejar pasar los artículos inofensivos.

8.1.2 Existen diversas tecnologías que pueden utilizarse en el registro de LAG para detectar la presencia de explosivos líquidos y precursores. Por ejemplo:

- a) láser Raman;
- b) rayos X por algoritmo;
- c) láser espectrométrico infrarrojo por transformada de Fourier (FTIR);
- d) dieléctricos;
- e) tiras reactivas para análisis químicos;
- f) luminiscencia química;
- g) espectrometría de movilidad iónica;
- h) cromatografía de gases; y
- i) espectroscopía de masa.

8.4.5 Partiendo del Concepto de operaciones (CONOPS), los distintos tipos de LEDS pueden definirse en los siguientes términos:

- a) El LEDS inspecciona cada uno de los envases y requiere que se los abra para tomar muestras. Los envases de LAG deben extraerse del equipaje de mano. En algunas regiones, este tipo de LEDS se denomina Tipo A. Ejemplos: tiras reactivas de análisis y tazas para muestreo.
- b) El LEDS inspecciona cada uno de los envases sin necesidad de que se los abra (no se viola el sello original). Los envases de LAG deben extraerse del equipaje de mano. En algunas regiones, este tipo de LEDS se denomina Tipo B o Escáner de líquidos embotellados. Ejemplos: equipo montado en banco independiente.
- c) El LEDS inspecciona múltiples envases sin necesidad de que se los abra (no se viola el sello original). Los envases de LAG deben extraerse del equipaje de mano y es posible que deban colocarse en una bandeja especial. Algunos sistemas pueden ser capaces de detectar líquidos no manifestados que hayan quedado dentro del equipaje. En algunas regiones, este tipo de LEDS se denomina Tipo C. Ejemplos: rayos X con algoritmo.
- d) El LEDS inspecciona múltiples envases de LAG no manifestados dentro de piezas de equipaje que no contengan artículos electrónicos complejos (por ej., computadoras portátiles). En algunas regiones, este tipo de LEDS se denomina Tipo D. Ejemplos: sistemas de tomografía computadorizada.
- e) El LEDS inspecciona múltiples envases de LAG no manifestados dentro de piezas de equipaje que también pueden contener artículos electrónicos complejos (por ej., computadoras portátiles). En algunas regiones, este tipo de LEDS se denomina Tipo D+.

Ejemplos: sistemas de tomografía computadorizada.

8.4.6 Los LEDS pueden detectar los siguientes artículos:

- a) armas y artefactos que disparan proyectiles;
- b) cuchillos y objetos filosos (metálicos y no metálicos);
- c) explosivos – únicamente explosivos líquidos;
- d) componentes de artefactos explosivos improvisados;
- e) artefactos diseñados para causar aturdimiento;
- f) instrumentos romos;
- g) artefactos y sustancias inflamables; y
- h) aerosoles incapacitantes.

9.1 RAYOS X CON ALGORITMOS

9.1.1 En los sistemas de rayos X con algoritmos (también denominados Sistemas de Detección de Explosivos, o EDS) se utilizan distintas combinaciones de las tecnologías de doble fuente de energía, doble eje y retrodispersión de rayos X que, a partir de la reacción de un material a la energía de los rayos X, permiten determinar su coeficiente de absorción de la masa y número Z efectivo. Los explosivos reaccionan a los rayos X de una manera singular que los distingue de los materiales de uso cotidiano; la medición de esas características puede servir para identificar aquellos materiales con altas probabilidades de ser explosivos. Con la reciente introducción de las imágenes múltiples y la mayor automatización ha aumentado la eficacia, aunque a costos más elevados.

9.1.2 Es posible incorporar la transmisión de rayos X como parte de un sistema de rayos X con algoritmos para inspeccionar el equipaje de mano o de bodega. La tecnología “inteligente” que incorpora los algoritmos para medir la interacción de los rayos X con el contenido del equipaje constituye un sistema eficaz para la identificación de sustancias con altas probabilidades de ser explosivas.

10.1 SISTEMAS DE TOMOGRAFÍA COMPUTADORIZADA

10.1.1 La tomografía computadorizada (CT) que se utiliza en medicina para explorar el cerebro ha sido introducida como tecnología de seguridad de la aviación como solución a las limitaciones de los sistemas basados en la producción de imágenes en que el equipaje aparece como objetos planos. Las imágenes de CT se capturan con uno o varios detectores de rayos X alineados en un pórtico giratorio iluminado por una fuente de rayos X (habitualmente de 160 kV) que también está incorporada en el pórtico, el cual gira alrededor del equipaje sometido a inspección. Las imágenes generadas por los detectores se recogen y recopilan; luego, a partir del corte reconstruido del equipaje pueden estimarse la forma y la densidad de cada objeto en el haz. El algoritmo instalado en la computadora determina si el equipaje contiene objetos de tamaño suficiente y densidad apropiada para constituir una amenaza. Algunos sistemas de CT están diseñados para proporcionar cortes separados cuya posición se determina mediante previa inspección del equipaje. Otros sistemas de CT capturan sin interrupción múltiples cortes a medida que el pórtico gira y el equipaje pasa continuamente por el pórtico.

- 10.1.2 Un número limitado de sistemas de CT utiliza actualmente doble fuente de energía para permitir que se estime el número atómico (Z) de cada objeto en el haz, además de la densidad. Junto con la imagen tridimensional constituida por las imágenes bidimensionales, se calcula el número Z efectivo para poder identificar los materiales que posean el mismo número Z que los explosivos. Se proporciona una imagen generada con un sistema de rayos X común con indicación de las áreas de amenaza.
- 10.1.3 Una desventaja de los sistemas de tomografía computadorizada es que generan un número elevado de falsas alarmas, a menudo alrededor del 30%. Los sistemas de CT se utilizan en la inspección principal y secundaria, concretamente como equipo autónomo de Nivel 1, en línea como parte de un sistema integrado o para resolver alarmas generadas por otro sistema de Nivel.
- 10.1.4 El sistema es fiable y los problemas que han surgido en los sistemas integrados se han debido al sistema de manipulación del equipaje; cada pieza de equipaje en el sistema debe ser objeto de seguimiento continuo.
- 10.1.5 A medida que la tecnología sigue avanzando, se están evaluando sistemas de CT para otras aplicaciones, como la inspección de artículos introducidos en la cabina tales como equipaje de mano y LAG.
- 10.1.6 Dada la mayor capacidad de los sistemas de CT para distinguir entre objetos, pueden ser muy apropiados para la inspección de la carga, dependiendo del costo y los requisitos de cada explotador relativos a volumen y tipo de carga.

11.1 PERROS DETECTORES DE EXPLOSIVOS

- 11.1.1 El uso de perros detectores de explosivos manejados por adiestradores experimentados constituye una opción eficaz para la detección de explosivos. Los perros deben ser entrenados para detectar únicamente explosivos y no narcóticos. De igual manera, no se los debe utilizar como perro de protección. Se los puede hacer actuar aplicando:
- a) el método del perro en libertad, en el que el adiestrador le da una instrucción al animal en condiciones controladas, con o sin pista, para que olfatee directamente una muestra de artículos. Este método sirve para inspeccionar zonas, objetos y personas. El adiestrador interpreta el comportamiento del perro para detectar la presencia de explosivos; o
 - b) el método de detección olfativa de explosivos a distancia (REST), donde se toman muestras que posteriormente se presentan al perro detector de explosivos para que las examine.
- 11.1.2 Los equipos de adiestradores con sus perros detectores de explosivos reciben capacitación específica y se someten a procedimientos de aprobación y control de calidad para actuar en la detección de explosivos para la seguridad de la aviación.
- 11.1.3 Los perros detectores de explosivos pueden actuar en las siguientes tareas:
- a) inspección de carga y correo;
 - b) inspección de equipaje de bodega; y
 - c) como método complementario en refuerzo de las actividades de detección de explosivos en:
 - i) registro de aeronaves;

- ii) registro de vehículos;
- iii) inspección de suministros para aeropuerto y de a bordo;
- iv) inspección de personas frente a inspección de equipaje de mano.

11.1.4 Los perros detectores de explosivos pueden también ser útiles para inspeccionar instalaciones como las terminales de pasajeros, los hangares de mantenimiento o los depósitos de carga.

11.1.5 Para el entrenamiento inicial de los perros y las prácticas periódicas se necesita disponer de muestras reales de explosivos e instalaciones o medios puestos a disposición en exclusividad. Además, durante el horario de trabajo en detección de explosivos se deben respetar los períodos de descanso obligatorios de los animales. Estos factores pueden restar eficiencia al método cuando la tarea supone la inspección de grandes volúmenes de artículos.

12.1 FACTORES HUMANOS Y ERGONOMÍA

12.1.1 Al evaluar la utilización de nuevas tecnologías es preciso considerar los factores humanos intervinientes, entre los que pueden mencionarse los siguientes:

- a) capacidades y limitaciones de los operadores;
- b) una medida de los índices de detección;
- c) facilidad de uso; y
- d) Proyección de imágenes de amenazas (TIP)

12.1.2 Capacidades y limitaciones de los operadores

12.1.3 Se tiene cada vez más conciencia de la función crítica de la actuación humana en el mantenimiento de los parámetros de seguridad de la aviación. El aspecto más difícil de la tarea del operador consiste en interpretar correctamente la imagen radiográfica; las investigaciones indican que los operadores no son fiables para tareas que exigen mantenerse constantemente alerta para detectar sucesos poco habituales. Se prevé que la calidad de las imágenes seguirá mejorando y que se crearán sistemas automáticos o expertos que sean inteligentes y adaptables, como la alerta automática de amenazas y el procesamiento automático de múltiples datos. Con la evaluación de la calidad de interacción entre el hombre y la computadora se tendrá una indicación de la eficacia y eficiencia del sistema que se analice.

12.1.4 Proyección de imágenes de amenazas (TIP)

12.1.5 La proyección de imágenes de amenazas, o TIP, consiste en la introducción de imágenes de amenazas tomadas de una base de datos en la serie de imágenes del equipaje escaneado. Este procedimiento cumple los siguientes objetivos:

- a) instrucción de repaso continua sin interrupción del servicio;
- b) evaluación objetiva del rendimiento; y
- c) mantenimiento del nivel de alerta de los operadores.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 6

MODELO DE PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD INTERNO - PCCI

CAPÍTULO 1 – INTRODUCCIÓN

Realizar una breve introducción de los contenidos y propósitos del PCCI.

CAPÍTULO 2 - DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

DEFINICIONES

Definir los términos incluidos en el PCCI que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la Seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes normativas y programas. A modo de ejemplo, los términos que exigen una explicación son los siguientes: Autoridad de Seguridad de la Aviación Competente, PCCI, explotador de aeronaves, explotador de aeropuerto, zona de seguridad restringida, carga, correo, verificación de antecedentes, etc.

Incluir un apartado de siglas y acrónimos que se utilicen en el desarrollo del programa.

CAPÍTULO 3 – GENERALIDADES

3.1 - OBJETIVO DEL PROGRAMA

Definir el objetivo principal del PCCI de acuerdo a los principios de las normativas vigentes que le sean aplicables, de acuerdo al rubro que corresponda, por ejemplo: explotador de aeropuerto, explotador de aeronaves, empresa de aprovisionamiento de abordó, etc. Y debería incluir lo siguiente:

El objetivo del Programa de Control de Calidad Interno de la Empresa o Institución son los siguientes:

1. Verificar la aplicación de las medidas de Seguridad de la Aviación Civil aplicadas por la Empresa o Institución, en cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
2. Asegurar la eficacia del Programa de Seguridad de Empresa o Institución y de las medidas, procedimientos, equipos y medios materiales de seguridad que se aplican para la protección de la aviación civil.
3. Identificar las deficiencias que hubiere en la aplicación de las medidas, procedimientos, técnicas y medios materiales de seguridad, y determinar las medidas correctivas apropiadas para rectificarlas.
4. Identificar todos los aspectos de las medidas de seguridad que podrían requerir cambios en el Programa de Seguridad de la entidad.

3.2 - ALCANCE

La Empresa o Institución, proveerá de medidas de control de calidad a ser aplicadas a sus operaciones, en cumplimiento del Programa de Seguridad de Empresa o Institución y del PSA o PSEA.

CAPÍTULO 4 – RESPONSABILIDADES

4.1. - RESPONSABILIDADES DE LA ALTA GERENCIA

Describir las responsabilidades de la Alta Gerencia en materia de control de la calidad y gestión de la Seguridad de la Aviación Civil, entre las cuales se deben incluir:

1. Designar un responsable de la aplicación del Programa de Control de Calidad Interno (PCCI), con dependencia a la alta gerencia dentro de la organización (independiente del área operativa de Seguridad de la Aviación Civil, o coordinador de seguridad del operador).
2. Otorgamiento de la importancia adecuada de la seguridad en la selección y contratación de personal para la organización,
3. Asegurar que el personal de control de calidad este adecuadamente capacitado para el efectivo desarrollo de sus actividades,
4. Asignar los recursos, equipos, instalaciones y apoyo necesario para la implementación del PCCI, y
5. Fomentar la Seguridad de la Aviación Civil como valor fundamental de la organización.

La organización debe asegurarse de que exista un pleno compromiso de todos los niveles de liderazgo, desde la alta gerencia hasta los supervisores, en todo momento y en todas las actividades, estrategias, políticas y objetivos para mejorar continuamente la cultura de la seguridad.

4.2.- RESPONSABILIDADES DEL ENCARGADO DE LA GESTIÓN DEL PCCI

Describir las responsabilidades del funcionario designado por la Alta Gerencia para gestionar el PCCI, entre las cuales se deben incluir:

1. Elaborar el cronograma anual de actividades de control de la calidad interna, en materia de Seguridad de la Aviación Civil,
2. Mantener informada a la alta gerencia del rendimiento del Programa de Control de Calidad Interno,
3. Recomendar a la alta gerencia la actualización y enmienda del Programa de Control de Calidad Interno,
4. Planificar, dirigir y controlar las revisiones de su sistema de seguridad de la aviación,
5. Realizar el seguimiento de la aplicación del plan de acciones preventivas y correctivas, derivadas de la aplicación de cualquier actividad de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación Civil,
6. Elaborar el informe sinóptico de fin de año y otros informes requeridos, en relación con las actividades realizadas,
7. Mediante el análisis estadístico determinar el grado de cumplimiento del Programa de Control de Calidad,
8. Coordinar las auditorías e inspecciones a las estructuras físicas, así como los procedimientos de seguridad desarrollados por las empresas contratistas que presten servicio al explotador de aeroportuario, o explotador de aeronaves,
9. Verificar las operaciones, procedimientos e instalaciones destinadas a las labores de seguridad de la organización, a través de la vigilancia continua (inspecciones y auditorías), para determinar su nivel de cumplimiento,
10. Elaborar los informes de auditorías e inspecciones,
11. Evaluar el grado de cumplimiento de la organización respecto a sus indicadores,
12. Supervisión eficaz de en la contratación y servicios de los proveedores y contratistas de la organización,
13. Promover una cultura de seguridad de la aviación en la organización, y
14. Desarrollar las actividades de gestión y evaluación de riesgo de las operaciones de la empresa.

Esta sección debe indicar que el PCCI será aplicado de forma independiente del Programa de Seguridad de la Organización.

CAPÍTULO 5 - PERSONAL DE CONTROL DE CALIDAD

5.1.- PERFIL DEL CARGO DEL (LOS) RESPONSABLE(S) DEL PCCI

Describir el perfil del cargo del (los) funcionario(s) designado(s) para gestionar el PCCI, entre las cuales se deben incluir:

1. Experiencia comprobada en materia de Seguridad de la Aviación Civil,
2. Contar con el Curso de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil aprobado por la DGAC o impartido por un centro de instrucción certificado de OACI (Deseable)
3. Conocimiento del Anexo 17 de la OACI, Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil PNSAC y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 107, 108 y 109,
4. Estar familiarizado con las políticas y procedimientos en materia AVSEC de la empresa o institución, y
5. Habilidad para expresarse de forma oral y escrita en español.

5.2.- CAPACITACIÓN PERSONAL CONTROL CALIDAD

Especificar en esta sección el compromiso de capacitar al personal responsable de aplicar las actividades de Control de Calidad. Describir el tipo de capacitación inicial y recurrente que debe recibir el personal designado para ejercer estas funciones.

La capacitación debe proporcionar las competencias en control de calidad: principios, procedimientos y técnicas relacionados con la recopilación de información, técnicas de observación y capacidad de examinar documentación, así como la preparación de informes.

CAPÍTULO 6 - CRONOGRAMA ANUAL DE ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD INTERNO

Para la elaboración de un cronograma anual de actividades de Control de Calidad Interno para la aplicación de Auditorías, Inspecciones, Pruebas e Investigaciones de Seguridad de la Aviación Civil, se debería tomar en cuenta las siguientes recomendaciones:

1. Recopilar la información clave para elaborar el cronograma. Lo primero que se necesita es conocer el alcance del Programa de Control de Calidad Interno, todos aquellos requisitos y características que lo definen, la fecha de inicio y fin, e identificar los posibles obstáculos y limitaciones que se pueda encontrar. Asimismo, realizar una evaluación de riesgos y medir la magnitud de las operaciones aeroportuarias, considerando el tipo y movimiento de aeronaves, volumen de pasajeros y carga, y tipo de operaciones.
2. Identificar y definir las actividades. Tras analizar toda la información, llega el momento de determinar qué actividades se llevarán a cabo para elaborar las actividades de Control de Calidad Interno y el grado de prioridad de cada una. Estas actividades deben ser planificadas, teniendo en cuenta todos los factores y circunstancias que puedan poner en riesgo las operaciones.
3. Secuenciar las actividades, ya que algunas actividades dependen de otras, mientras que otras tareas pueden desarrollarse simultáneamente y otras que no.
4. Establecer los recursos necesarios para cada actividad, tanto de personal, materiales como recursos económicos. No solo se necesita conocer qué materiales va a necesitar para el desarrollo de cada una de las actividades, también quién o quiénes lo van a llevar a cabo y el costo que tendrá. Una ineficaz previsión de los recursos puede provocar retrasos en la ejecución de las actividades de Control de Calidad Interno.
5. Estimar el tiempo para cada actividad. Una vez definida cada tarea, es el momento de calcular el tiempo de duración de cada actividad y establecer las fechas para su aplicación.
6. Distribuir las actividades. Cada miembro o equipo del programa debe responsabilizarse de una serie de actividades, según su naturaleza y si aplica.

7. Seguimiento del cronograma. Una vez elaborado el cronograma, debe ser revisado constantemente y mejorado siempre que sea posible.

CAPÍTULO 7 - HERRAMIENTAS DE CONTROL DE CALIDAD

En este capítulo se debe detallar los procedimientos que la Organización implementará para ejecutar cada una de las actividades de control de calidad interno, detalladas más abajo. Cada procedimiento debe indicar el responsable de la aplicación, la descripción detallada (paso a paso) de implementación del proceso, los recursos y/o materiales (equipos, implementos, listas de verificación, etc.) necesarios para desarrollar dichos procedimientos y las evidencias de cumplimiento resultantes de cada proceso (informes, actas, evidencias, fotográficas, videos, declaraciones, entrevistas, etc.).

Las actividades de control de la calidad interno, deben permitir a los Explotadores hacer un seguimiento y medición de todos los aspectos de la Seguridad de la Aviación Civil, considerando:

1. Establecer requisitos y parámetros de medición para evaluar los resultados de todas las medidas de Seguridad de la Aviación Civil;
2. Evaluar el impacto de la aplicación de medidas de Seguridad de la Aviación Civil nueva y/o modificada, o en situaciones de cambio estructural;
3. Recopilar y analizar de datos para demostrar si los sistemas de Seguridad de la Aviación Civil y las medidas de mitigación son adecuados;
4. Examinar de los elementos o procedimientos particulares de una operación específica del Explotador;
5. Gestión de datos e información de Seguridad de la Aviación Civil para garantizar su protección frente a interferencias no autorizadas;
6. Evaluación de instalaciones, equipos y documentación;
7. Evaluación del desempeño del personal a fin de verificar el cumplimiento de las responsabilidades de cada persona con respecto a la Seguridad de la Aviación Civil;
8. Investigaciones internas cuando ocurren incidentes de Seguridad de la Aviación Civil; y
9. Evaluación de las capacidades de respuesta y recuperación de las operaciones, al momento de presentarse posibles incidentes de Seguridad de la Aviación Civil, en acuerdo a lo establecido en el Plan de Contingencias del Explotador.

7.1 - AUDITORÍA DE SEGURIDAD

Se realizarán auditorías de Seguridad de la Aviación Civil, las mismas que consistirán en evaluaciones exhaustivas empleadas para verificar que se cumpla con el PSA/PSEA y normativa conexas.

7.2 - INSPECCIÓN DE SEGURIDAD

Las inspecciones de Seguridad de la Aviación Civil son evaluaciones menos exhaustivas que una auditoría de Seguridad de la Aviación Civil, esta herramienta es empleada para determinar si se realiza con eficacia uno (1) o varios aspectos de la normativa de Seguridad de la Aviación Civil, el PNSAC, las RAB o el Programa de Seguridad del Explotador.

7.3 - PRUEBA DE SEGURIDAD

La prueba de Seguridad de la Aviación Civil es una herramienta empleada para demostrar la eficacia de la medida, procedimiento o equipo de seguridad en un lugar y momento dado.

Esta herramienta posee las siguientes características:

1. Centrado en probar los controles de acceso a la zona de seguridad restringida, puntos vulnerables o aeronaves.

2. Puede o no ser anunciada.
3. La frecuencia de la prueba debe demostrar la eficacia del control de acceso o medida de Seguridad de la Aviación Civil que se pone a prueba.
4. Se realiza con artículos de prueba que no ponen en peligro a las personas y de una manera que no genere perjuicios a las operaciones del aeropuerto.

7.4.- INVESTIGACIONES DE SEGURIDAD

Las investigaciones de Seguridad de la Aviación Civil son realizadas después de un acto o intento de acto de interferencia ilícita suscitado en sus operaciones.

Las investigaciones de Seguridad de la Aviación Civil realizadas para determinar si la norma fue incumplida y las operaciones puestas en riesgos son realizadas en coordinación con la DGAC después de una denuncia.

Identificar las políticas y procedimientos diseñados dentro del PCCI, para la distribución, resguardo y destrucción de todo el material producido en las actividades de control de calidad interno. Ejemplo: Distribución clasificada y reservada de los informes de control de calidad interno y otras evidencias relacionadas, características del método de seguridad para el almacenamiento de estos documentos, tiempo de resguardo y método de eliminación / destrucción de los mismos.

CAPÍTULO 8 - MEDIDAS CORRECTIVAS O RESOLUCIÓN DE OBSERVACIONES

En este capítulo deben referenciarse los procedimientos aprobados que mantiene el Explotador, para que el responsable del PCCI, después de identificada una no conformidad, establezcan los plazos para la implementación de las medidas correctivas necesarias, e iniciar los seguimientos apropiados para determinar su eficacia.

Las acciones correctivas, sus plazos y el resultado de su seguimiento, deberán ser documentadas para complementar el expediente que se inicie a raíz del informe de auditoría, inspección o investigación.

Las recomendaciones emitidas en las inspecciones, auditorías e investigaciones, destinadas a corregir deficiencias, deberán subdividirse en categorías de cumplimiento. Esta categorización deberá diferenciar entre aquellas que tengan inmediata prioridad, las que requieran medidas complementarias, y las que requieran un plan de acción a largo plazo para conseguirlas.

Ejemplo de la clasificación que se debe incluir en el Programa de Control de Calidad Interno en Seguridad de la Aviación Civil, para identificar el nivel de cumplimiento, podría ser el que se describe a continuación:

Categoría 1: Satisfactorio.

Categoría 2: Insatisfactorio.

Categoría 3: No aplicable.

CAPÍTULO 9 - ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA ANUAL DE CONTROL DE CALIDAD

El Explotador, realizará al final de cada gestión un informe sinóptico y un análisis estadístico de las actividades de control de calidad interno, incluyendo consolidación de constataciones y recomendaciones, herramientas para la recopilación y análisis de la información histórica relativa al cumplimiento, tendencias e identificación de las inquietudes sistémicas, los cuales serán presentados a la Dirección/Gerencia General, a fin de notificar los cumplimientos e incumplimientos de las normas,

medidas y procedimientos de las áreas de mencionado cronograma. Se mantendrá registros de los informes sinópticos de forma segura.

El informe sinóptico incluirá como mínimo los siguientes detalles:

1. Número y tipo de actividades llevadas a cabo durante el año;
2. Estado general de las deficiencias identificadas, incluidas las deficiencias relativas al PNSAC, RAB y PSA/PSEA;
3. Estado actual de las medidas correctivas;
4. Porcentajes de cumplimiento; y
5. Mejoras realizadas al Programa de Control de Calidad Interno del Explotador, si la hubiese.

El informe resumido anual de las actividades de control de calidad interno, deberá estar disponible a requerimiento de la AAC para la fiscalización correspondiente.

En el **Anexo "A"** se presenta un ejemplo de análisis sinóptico de cumplimiento de las actividades de control de calidad de una organización.

APÉNDICES DEL PCCI:

Los apéndices al Programa de Control de Calidad Interno, deberán hacer referencia como mínimo a lo siguiente:

1. Estructura organizativa de la dependencia encargada de implementar el sistema de control de la calidad interno en materia de Seguridad de la Aviación Civil;
2. Cronograma Anual de actividades de control de calidad interno;
3. Formatos de Listas de verificación, modelo de informe de auditoría/inspección, así como otros formatos de trabajo que forman parte de los procedimientos incluidos en el Programa de Control de la Calidad Interno.

Anexo A del Adjunto 6

EJEMPLO DE REPORTE DE INFORME GENERAL SOBRE CUMPLIMIENTO DE ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD

Los aeropuertos con presencia de (*Empresa*) con mayor índice de ítems insatisfactorios en 20XX son los siguientes:

INDICADOR	% DE CUMPLIMIENTO	VALOR
Nivel de cumplimiento expresado en porcentaje	93.4 %	ÓPTIMO
El 2.6 % de ítems insatisfactorios corresponden a: - Inspección de equipaje de bodega - Protección del perímetro del aeropuerto - Medidas relativas para pasajeros y su equipaje de mano		

Los Aeropuertos con presencia de (*Empresa*) con mayor índice de ítems insatisfactorios en 20XX son los siguientes:

ESTACIÓN	ÍTEM INSATISFACTORIOS
AEROPUERTO 1	15
AEROPUERTO 2	11
AEROPUERTO 3	4
AEROPUERTO 4	2
AEROPUERTO 5	1
AEROPUERTO 6	1
AEROPUERTO 7	1
AEROPUERTO 8	1

Medidas correctivas:

ÍTEM OBSERVADO (NORMA)	MEDIDA CORRECTIVA	PLAZO

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 7 SEGURIDAD EN LA PARTE PÚBLICA

1. Objetivos y principios

Si bien en la Capítulo A de la presente Reglamentación figura una definición genérica de la parte pública, los Explotadores de Aeropuerto deberían dar a las autoridades y entidades pertinentes flexibilidad para identificar las zonas de la parte pública en cada aeropuerto, que puede incluir diferentes instalaciones y edificios de terminal, de conformidad con su propio entorno de amenaza y riesgo, y cualquier limitación operacional existente.

El Explotador de Aeropuerto debe identificar las entidades responsables de la aplicación de las medidas de seguridad de la parte pública. Estas responsabilidades deberían estar claramente expuestas en Programa de Seguridad del Aeropuerto - PSA, reconociendo que las responsabilidades por diferentes medidas pueden estar distribuidas entre varias entidades, tales como policía local, autoridades nacionales y militares, explotadores de aeronaves, concesionarios y otras. Las autoridades y entidades pertinentes deben entender los papeles de unas y otras y asegurar que se establecen líneas de comunicación claras.

La elaboración y aplicación de medidas de seguridad apropiadas deben basarse en un proceso de evaluación del riesgo de seguridad llevado a cabo por las autoridades y/o entidades pertinentes, en colaboración con las autoridades nacionales y locales y el explotador del aeropuerto, para detectar, disuadir y mitigar el riesgo en las zonas de la parte pública.

El Explotador de Aeropuerto y las entidades pertinentes deben adaptar al entorno aeroportuario las medidas de seguridad de la parte pública. Estas medidas deben guardar proporción con la amenaza y el riesgo, y estar descritas en el PSA, teniendo en cuenta las restricciones operacionales.

2. Enfoque coordinado

Abordar la seguridad de las zonas de la parte pública de los aeropuertos dentro del marco de reglamentación de seguridad de la aviación puede presentar dificultades, dado que lo que constituye zonas de la parte pública difiere considerablemente de un aeropuerto a otro, y puede afectar a múltiples autoridades y entidades. Por consiguiente, el Explotador de Aeropuerto y entidades pertinentes deben emplear los mecanismos de coordinación existentes, cuando realicen evaluaciones de riesgos en las zonas de la parte pública, definan el alcance de las mismas e identifiquen las medidas de seguridad apropiadas. Tal coordinación es fundamental para abordar la seguridad de las zonas de la parte pública.

La Figura 1 ilustra los principios sobre los cuales se deben desarrollar e implementar medidas de mitigación, desde el punto de vista holístico.

El Explotador de Aeropuerto y las entidades pertinentes deben incluir a todas las partes interesadas cuando elaboren y apliquen medidas de seguridad de la parte pública. Dichas partes interesadas pueden incluir representantes de las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley (p. ej., policía y organismos de control de fronteras), explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de seguridad, transporte público local y concesionarios.

3. Amenazas en las zonas de la parte pública

Las zonas de la parte pública de los aeropuertos presentan objetivos atractivos para los terroristas. Aun con la mejor gestión de la circulación de pasajeros, puede haber zonas muy concurridas que ofrecen la posibilidad de un gran número de víctimas en un ataque. Los ataques en los principales aeropuertos internacionales pueden producir víctimas de muchas nacionalidades, lo que asegura publicidad mundial para un ataque y resulta en temor e incertidumbre en la sociedad.

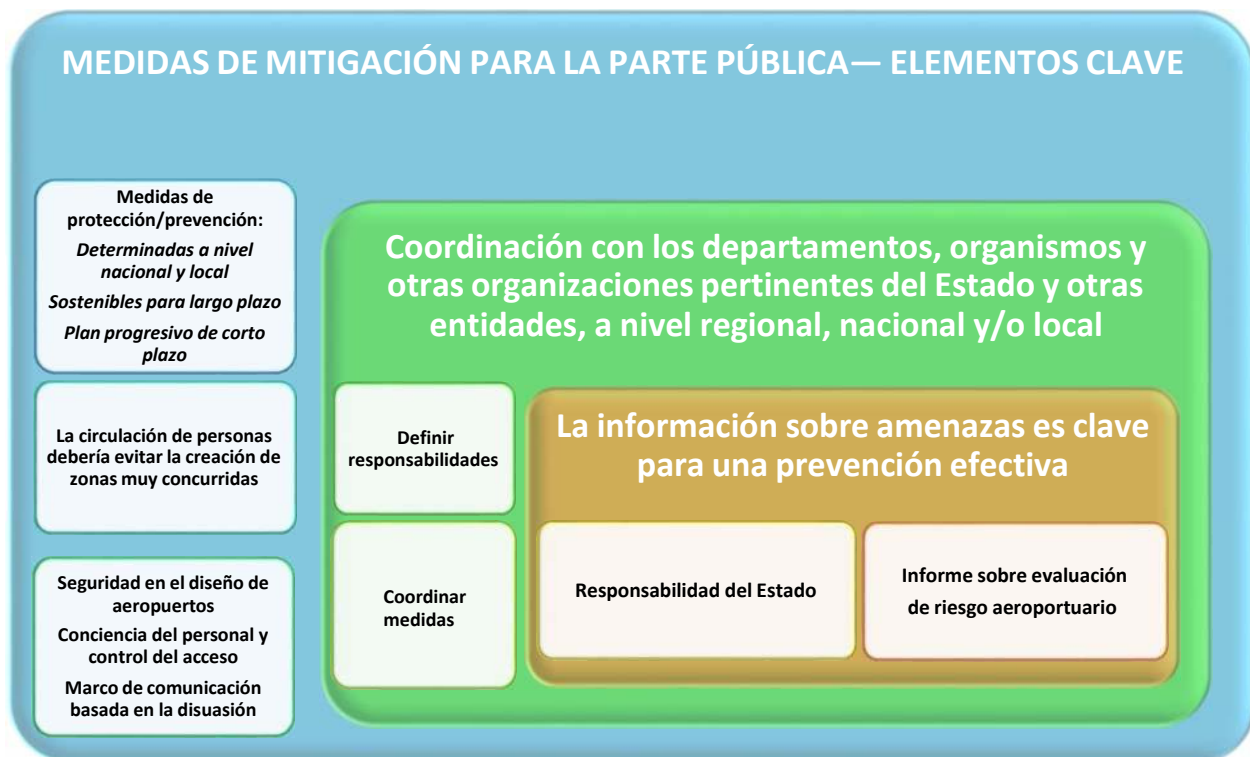


Figura 1. Elementos clave para la elaboración y aplicación de medidas de seguridad de la parte pública

Dichos objetivos pueden incluir:

- Público, personal y operaciones específicas (p. ej., el mostrador de presentación de un explotador de aeronaves específico) en una zona de la parte pública;
- Edificios de terminal, o parte de los mismos, cuya pérdida tendría una repercusión importante en el funcionamiento del aeropuerto y en la economía local o aun nacional;
- Infraestructuras críticas, tales como instalaciones de control de tránsito aéreo y zonas de almacenaje de combustible; e
- Infraestructura interdependiente, tal como transporte público (taxis, minibuses, buses).

Los ataques en la parte pública pueden llevarse a cabo en zonas públicas de un aeropuerto, en las que los atacantes quizás no necesiten superar las medidas de seguridad normalmente en vigor antes de entrar en zonas de seguridad restringida. Los modos de ataque posibles pueden incluir, entre otros, los siguientes:

- Artefacto explosivo improvisado (IED) que una persona lleva oculto (PBIED);
- IED colocado dentro o cerca de puntos clave de un aeropuerto (ataque que no es suicida);
- Asalto armado en una zona pública de un aeropuerto;
- Ataques con IED ocultos en vehículos (VBIED) y embestida con automóvil en terminal; y
- Ataque por medio de agentes químicos, biológicos y/o radiológicos.

4. Desplazamiento o creación de vulnerabilidades

Cuando se establece medidas de seguridad en la parte pública, el Explotador de Aeropuerto y las entidades pertinentes deben asegurarse de que las mismas son eficaces, realistas y sostenibles. Tales medidas no deberían desplazar las vulnerabilidades existentes o crear nuevas vulnerabilidades. Por ejemplo, el establecimiento de un puesto de inspección de seguridad a la entrada de las terminales de aeropuerto puede crear colas y multitudes adicionales y/o desplazar a los pasajeros de adentro hacia afuera de las terminales.

5. Medidas de mitigación posibles

Las medidas de seguridad de la parte pública deben guardar proporción con el riesgo y ser operacionalmente sostenibles a largo plazo a fin de asegurar un equilibrio razonable entre la seguridad de la aviación, la seguridad operacional y los requisitos operacionales, y la facilitación para los pasajeros.

La Figura 2. ilustra los elementos de los marcos de seguridad aeroportuaria que deberían reforzarse a fin de mitigar las amenazas y riesgos para las zonas de la parte pública del aeropuerto.

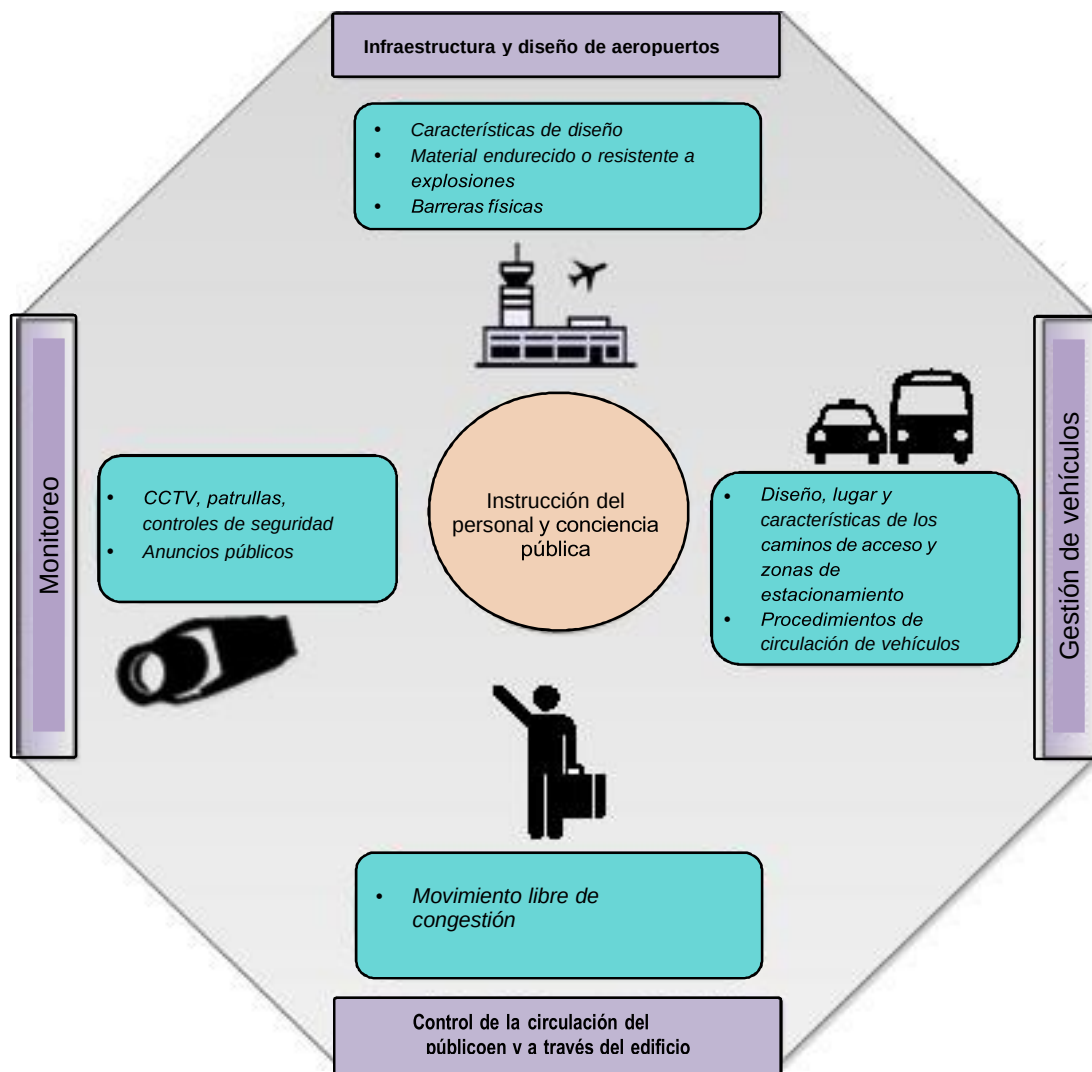


Figura 2. Principios de las medidas de seguridad de la parte pública

La aplicación de medidas de seguridad de la parte pública y los procesos dirigidos a detectar, disuadir y mitigar el riesgo en estas zonas pueden incluir lo siguiente:

- a) Infraestructura y diseño de aeropuertos:
- b) Debe incluirse las características de diseño necesarias para la aplicación correcta de las medidas de seguridad destinadas a impedir o minimizar los efectos de ataques mediante embestida de vehículos, tales como: barreras físicas, por ejemplo bolardos, jardineras a prueba de choques, irregularidades en la superficie y obstáculos a la velocidad (que también pueden ayudar en la gestión de vehículos como se describe más adelante) colocados en el borde de la acera y en otros lugares apropiados;

Debe aplicarse criterios de diseño de aeropuerto apropiados basados en el asesoramiento de expertos a fin de mitigar los efectos de una explosión (p. ej., IED) en cualquier estructura de acceso al público o parte de un aeropuerto, tales como:

- a) El uso de materiales resistentes a los efectos de una explosión y/o al fuego (p. ej., ventanas resistentes a explosiones o coberturas de películas y estructura de terminal a prueba de explosión);
- b) Verificaciones periódicas de las zonas vulnerables donde se pueden depositar u ocultar objetos grandes (p. ej., IED en cubos de basura) para impedir y disuadir la colocación de artefactos explosivos;
- c) Distancia apropiada de la zona de exclusión que separa la acera del camino de acceso público a los edificios de terminales del aeropuerto, en un esfuerzo para mitigar los efectos de IED ocultos en vehículos (VBIED) (distancia mínima recomendada de 30 metros);
- d) Situar las zonas de estacionamiento de automóviles lejos de los edificios de terminal, infraestructura crítica y plataformas debería ayudar a reducir el riesgo asociado con los VBIED;
- e) Deberían considerarse medidas para impedir y/o mitigar los efectos de un ataque de individuos armados, tales como cámaras de alta definición estratégicamente colocadas para vigilar las zonas públicas de un aeropuerto a fin de ayudar a identificar posibles comportamientos sospechosos;

Gestión de vehículos y control de velocidad:

El diseño, el lugar y las características de los caminos de acceso de vehículos y las zonas de estacionamiento situadas frente a los edificios de terminales deberían permitir el control efectivo de la circulación del tránsito. Esto debería incluir:

- a) La separación física de los vehículos de transporte público (es decir, taxis y autobuses) y vehículos privados;
- b) El establecimiento de procesos de gestión de vehículos que controlen eficientemente el acceso de algunos tipos de vehículos, tales como camiones de servicios de entrega comercial, a ciertas zonas de la parte pública;
- c) Las barreras de seguridad y los obstáculos fabricados o naturales deberían usarse para controlar la velocidad de los vehículos, limitando así la capacidad para causar daños embistiendo un edificio. Por ejemplo, colocar obstáculos en los caminos de acceso a los edificios de terminales, creando efectivamente un obstáculo artificial, puede ayudar a canalizar la circulación de vehículos para impedir la velocidad excesiva; y

- d) Deben instalarse mecanismos de vigilancia apropiados para la entrega de vehículos a fin de no causar la formación de colas que podrían obstruir la circulación normal del tránsito, o bloquear los sistemas de caminos en caso de una evacuación de emergencia. Asimismo, deberían considerarse líneas de rechazo para impedir la acumulación de vehículos;

Control de la circulación del público en y a través de los edificios de terminales:

- a) Debe considerarse particularmente la libre circulación de personas, a fin de evitar la congregación de personas en los edificios de terminales, que pueden considerarse como un objetivo interesante;
- b) El uso de tecnología en las zonas públicas, tales como el uso de autopresentación (es decir, presentación en línea o quioscos) por el público viajero, puede ayudar a reducir la congestión en las terminales y facilitar la libre circulación de pasajeros, evitando así el apiñamiento de pasajeros y la formación de largas colas. En el caso de autopresentación en quioscos y puntos de descarga de equipaje facturado, los explotadores de aeropuertos deberían asegurar que los mismos estén situados de forma tal que se evite la congestión, tanto como sea operacionalmente posible;
- c) La congestión alrededor de los puestos de control de seguridad y control fronterizo puede reducirse controlando la circulación en las colas de pasajeros y usando del mejor modo posible la tecnología y los procesos de seguridad destinados a aumentar el despacho de pasajeros manteniendo al mismo tiempo la seguridad. Los Explotadores de Aeropuertos deberían considerar el traslado de zonas atestadas de gente, tales como los puestos de control fronterizo y las tiendas más allá de los puestos de control de seguridad, cuando sea posible; y
- d) Deberían establecerse procedimientos relacionados con las zonas de espectadores de la parte pública (p. ej., terrazas), que permitan observar las operaciones de despacho de pasajeros o las aeronaves estacionadas en la plataforma, y que no están cerradas o no tienen barreras para impedir el acceso no autorizado o la interferencia ilícita. Tales procedimientos deberían asegurar que:
 - i) el acceso esté controlado o la zona esté vigilada;
 - ii) se hayan instalado controles de acceso para proteger la zona y cerrarla al público cuando sea necesario; y
 - iii) los espectadores y visitantes estén informados sobre la necesidad de permanecer en una sola zona vigilada con fines de supervisión; y

Actividades de vigilancia y disuasivas:

- a) Las actividades de vigilancia, sistemas CCTV (tanto tradicionales como de punta) y los regímenes de patrullaje, que comprenden patrullas ordinarias como secretas, deberían llevarse a cabo para todas las zonas de terminal y de la parte pública, teniendo en cuenta los principios de impredecibilidad. Por ejemplo, las patrullas muy visibles del personal encargado de hacer cumplir la ley y de seguridad, que incluyen equipos caninos, pueden actuar no solamente como disuasivos sino proporcionar también una respuesta rápida en caso de emergencia. Tales patrullas pueden realizar verificaciones al azar mientras que oficiales de detección del comportamiento (BDO) pueden identificar conductas sospechosas;
- b) Juntamente con los CCTV, el soporte lógico video analítico inteligente moderno puede ofrecer posibilidades para detectar anomalías o comportamiento sospechoso;
- c) Si las zonas de estacionamiento están situadas junto a los edificios de terminales,

infraestructura crítica y plataformas, deberían implantarse actividades de vigilancia y regímenes de patrullaje. Por ejemplo, la presencia de vehículos no vigilados o vehículos estacionados frente a una terminal por un período excesivo debería ser observada y los vehículos retirados, a fin de minimizar la amenaza de los VBIED;

- d) Los sistemas de comunicación, de vigilancia y de iluminación de seguridad, deberían usarse para las zonas de la parte pública, a fin de ayudar en la tarea de las patrullas. La iluminación de seguridad es esencial y debería instalarse en todos los caminos para vehículos, perímetros y patios de acceso de terminal;
- e) Medidas de seguridad apropiadas para las zonas de la parte pública de las instalaciones de aviación que no sean terminales de pasajeros deberían asegurar que el movimiento de personas y mercancías sea constantemente observado (p. ej., por medio del uso de sistemas CCTV) para impedir el acceso no autorizado e identificar a posibles intrusos; y
- f) La publicación o difusión de instrucciones al público en general acerca de la importancia de notificar a las autoridades locales la presencia de actividades y/o artículos sospechosos debería ser adoptada. Por ejemplo, usando carteles y/o haciendo anuncios públicos que puedan ayudar a suscitar la concientización, tanto entre los pasajeros como quienes no son pasajeros, y ayudar más en la detección de actividades sospechosas y/o objetos no vigilados en las zonas de la parte pública de los aeropuertos.

Cuando factores específicos del lugar impidan la creación de una zona exclusiva, el Explotador de Aeropuerto y las entidades pertinentes deberían considerar el establecimiento de una línea para vehículos autorizados (como se presenta en la Figura 3), a fin de mantener efectivamente los vehículos públicos a una distancia razonable del frente de las terminales.

La zona de peatones situadas directamente fuera de los edificios de terminales (donde la gente se congrega para entrar o salir de las terminales de pasajeros) deberían estar libres de obstrucciones visuales para facilitar las actividades de observación y permitir una respuesta más rápida de las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley. Dichas zonas no deberían ser designadas como comercialmente viables, lo que permitiría una densidad elevada de público congregado fuera de los edificios de terminal.

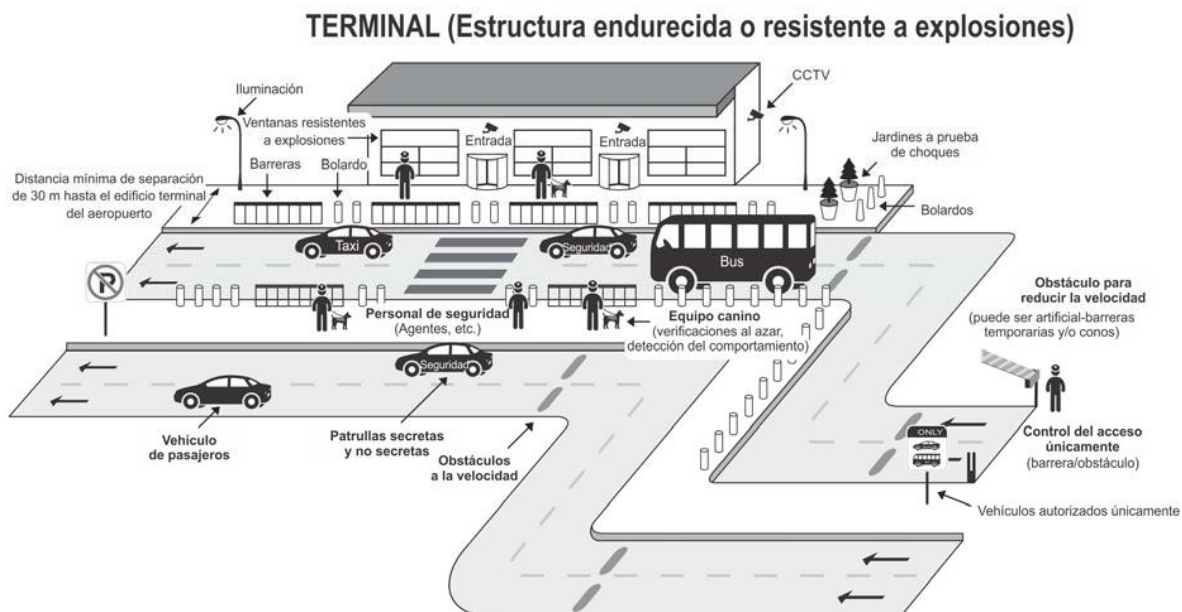


Figura 4. Medidas posibles en la parte pública para las zonas de terminal de pasajeros

6. Instrucción del personal y conciencia de la seguridad del público

Las cuestiones de seguridad de la parte pública deben abordarse durante la instrucción sobre conciencia de la seguridad impartida a todo el personal que trabaja en aeropuertos, incluido el que trabaja fuera de las zonas inmediatas a terminales. El personal y los pasajeros deberían estar informados acerca del nivel de seguridad en los aeropuertos, las medidas de seguridad para las que deben estar preparados y la necesidad de denunciar las actividades sospechosas.

Los mensajes y alertas de seguridad deberían transmitirse por medio del uso de carteles, sistemas de anuncios al público u otros medios (p. ej., aplicaciones de teléfono inteligente para medios de comunicación social y aeropuertos/líneas aéreas). Tales mensajes podrían indicar, por ejemplo, que se despliegan patrullas secretas en los edificios de terminal y que se usan CCTV.

Los sistemas de anuncios al público deben usarse para proporcionar a los pasajeros y miembros del público información respecto a las medidas de seguridad. Dichos anuncios deben emitirse con regularidad durante todo el día y en varios idiomas, si es necesario. Además, los sistemas de anuncios al público deben proporcionar información crítica en caso de un ataque o emergencia.

Las entidades pertinentes deben asegurarse de que las señales apropiadas estén estratégicamente colocadas y sean visibles a fin de recordar a todas las personas que estén alertas a las actividades sospechosas, preparadas para emergencias o informadas respecto a las medidas de seguridad vigentes.

La comunidad local debe tener la obligación de ayudar a identificar comportamientos raros o sospechosos en las cercanías del aeropuerto o una instalación permaneciendo vigilante y alertando a las entidades pertinentes.

7. Planificación de contingencia y respuesta ante emergencias

Como parte del plan de contingencia del aeropuerto, debe elaborarse un plan eficaz de respuesta ante emergencias, que incluya garantías de la interoperabilidad de los sistemas de comunicación y tiempos de respuesta adecuados, así como planes de evacuación para limitar las repercusiones en caso de que ocurra un ataque en la parte pública. La respuesta del equipo de emergencia debe estar planificada y ser sometida a prueba y evaluada por adelantado a fin de mitigar los efectos de los ataques armados en las zonas de la parte pública.

Deben aplicarse procedimientos apropiados para compartir rápidamente la información y llevar a cabo la coordinación con las entidades pertinentes que operan en los aeropuertos a fin de facilitar la detección y mitigación de actividades sospechosas en las zonas de la parte pública.

La planificación de la gestión de crisis y los diferentes niveles de medidas deberían incluir medidas de seguridad adicionales graduales y de tiempo limitado destinadas a mitigar el efecto de los ataques en curso e impedir y/o mitigar posibles ataques posteriores. Por ejemplo, el cierre de las zonas de entrada frente a los edificios de terminal, el desplazamiento de servicios tales como parada de automóvil para el ascenso y descenso de pasajeros y la instalación de barreras para los vehículos y/o obstáculos artificiales deben considerarse para regular la circulación del tránsito y mantener un cordón de seguridad alrededor y dentro de las zonas de la parte pública de los aeropuertos consideradas de riesgo. Deben determinarse rutas secundarias en caso de cierre del sistema de ruta principal.

Deben realizarse prácticas y ejercicios de respuesta en caso de emergencia con una frecuencia establecida en el plan de contingencia del aeropuerto y las autoridades pertinentes a fin de asegurar la eficacia y eficiencia del plan de respuesta ante emergencias.

Se debe elaborar un plan de continuidad de las actividades e incluir lugares de alternativa para las operaciones aeroportuarias. Dicho plan debería identificar también la información de emergencia y los sistemas de tecnología de las comunicaciones.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 8
MODELO DE INVENTARIO OBJETOS PROHIBIDOS EN ZSR

No.	Nombre responsable	Artículo prohibido	Cantidad	Justificación de uso	Firma	Observaciones

Responsable de la empresa o institución

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 9

CULTURA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Debe incluirse las políticas, procedimientos y estrategias diseñadas por el Explotador para implantar una cultura de Seguridad en la Aviación Civil.

Para esto el Explotador, debe considerar que la cultura de seguridad consiste en un conjunto de normas, creencias, valores, actitudes y supuestos que son inherentes al funcionamiento cotidiano de una organización y que se reflejan en las acciones y el comportamiento de todas las entidades de la organización y su personal.

La Seguridad de la Aviación Civil debe ser responsabilidad de todos, desde la base hasta la alta gerencia. Una cultura de Seguridad de la Aviación Civil eficaz se debe basar en:

1. Reconocer que la eficacia de la Seguridad de la Aviación Civil es crucial para el éxito de las actividades;
2. Apreciar las prácticas de Seguridad de la Aviación Civil positiva entre los empleados;
3. Armonizar la Seguridad de la Aviación Civil con objetivos básicos de la organización; y
4. Entender Seguridad de la Aviación Civil como valor esencial y no como una obligación o gasto oneroso para la organización.

Una cultura de Seguridad de la Aviación Civil eficaz ofrece diversas ventajas:

1. Los empleados están implicados en las cuestiones de Seguridad de la Aviación Civil y asumen su responsabilidad al respecto;
2. Aumenta el nivel de cumplimiento de las medidas de protección de la Seguridad de la Aviación Civil;
3. Los empleados reducen el riesgo de incidentes de Seguridad de la Aviación Civil y los incumplimientos, al pensar y actuar con más conciencia de la Seguridad de la Aviación Civil;
4. Hay más probabilidad de que los empleados detecten y notifiquen comportamientos / actividades irregulares;
5. Los empleados tienen una mayor sensación de seguridad; y
6. La Seguridad de la Aviación Civil mejora sin necesidad de grandes gastos.

11.1.- Herramientas para implantar una cultura de Seguridad de la Aviación Civil

Se deben establecer políticas y procedimientos para implementar herramientas diseñadas para ayudar a la organización a reforzar su cultura de Seguridad de la Aviación Civil, ayudando a los explotadores a incorporar y mantener comportamientos arraigados de Seguridad de la Aviación Civil entre el personal. Las herramientas a desarrollar son:

A.- Fomento de un ambiente positivo de trabajo:

A.1.- Fomentar dentro de las organizaciones un ambiente laboral que fomenta y facilita una cultura de Seguridad de la Aviación Civil positiva:

1. Claridad y coherencia en las políticas, los procesos, los sistemas y los procedimientos: Consagrar la Seguridad de la Aviación Civil en todas las políticas y procedimientos institucionales, incluidos aquellos ámbitos que no estén principalmente enfocados en la Seguridad de la Aviación Civil, y documentarlo claramente por escrito. Garantizar que la información sea fácil de entender, sencilla de aplicar y de fácil acceso para el personal que quiera mejorar su comprensión.
2. Equipo, espacios y recursos: Dotar al personal de los recursos necesarios para lograr buenos resultados de Seguridad de la Aviación Civil, ya se trate de proporcionar equipo adicional de

- inspección, más personal en los puestos de control de la seguridad o equipo informático o maquinaria apropiados.
3. Avisos: Ayudar a los empleados a emplear buenas prácticas de Seguridad de la Aviación Civil recordándoles que medidas han de adoptar, con carteles o avisos en las puertas o mensajes automáticos que aparecen al iniciar o cerrar sesión en la computadora.
 4. Buzón de sugerencias: Brindar al personal la oportunidad de sugerir formas de mejorar la Seguridad de la Aviación Civil. Premiar las sugerencias que propicien cambios y mejoras.
 5. Plan de comunicaciones específico: Invitar a expertos o a personalidades fuera de la organización a participar en comunicaciones respaldando las prácticas Seguridad de la Aviación Civil.

A.2.- El personal debe saber qué comportamiento, sobre la Seguridad de la Aviación Civil, se espera de ellos y que lo demuestra voluntariamente y con confianza.

1. Evaluaciones del desempeño: Documentar qué comportamiento de cara a la Seguridad de la Aviación Civil se espera de cada empleado y evaluar su desempeño por referencia ha dicho comportamiento como parte del proceso de evaluación. Los supervisores deberían opinar sobre su comportamiento de seguridad, reconocer los comportamientos positivos y explicar las consecuencias y sanciones de incumplir la política de Seguridad de la Aviación Civil.
2. Mensajes de agradecimiento: Esto puede hacerse en un blog o artículo que resalte que la cultura de seguridad está repercutiendo positivamente en la organización, o una comunicación institucional sobre los resultados de las verificaciones de Seguridad de la Aviación Civil.

A.3.- Establecer un enfoque organizado y sistemático de gestión de la Seguridad de la Aviación Civil que incorpore la gestión de la seguridad en las actividades cotidianas de la organización y de sus miembros.

1. Sistema de gestión de la Seguridad de la Aviación Civil: Gestionar la seguridad de forma estructurada mediante la implantación de un sistema de gestión de seguridad como parte del Programa de Control de Calidad Interno, que puede proporcionar un marco articulado en los riesgos para integrar la Seguridad de la Aviación Civil en la cultura y las actividades cotidianas de la organización. La filosofía de los sistemas de gestión de la seguridad consiste en instaurar una cultura integral que garantice eficientemente la seguridad de las operaciones

C.- Fomento del liderazgo:

C.1.- Proporcionar un entorno en el que los gerentes y los jefes, incluidos los que están al más alto nivel, dan el ejemplo y ayudan a sus empleados a emplear buenas prácticas de Seguridad de la Aviación Civil:

1. Sesiones informativas del personal superior: Promover los mensajes de Seguridad de la Aviación Civil a través de los miembros del personal superior, quienes podrían incluir la Seguridad de la Aviación Civil en sus boletines o en sesiones informativas para el personal, o redactar un artículo o un blog a fin de recalcar la importancia que otorgan a las buenas prácticas de seguridad y las medidas que ellos mismos toman para mejorar y promover una cultura de Seguridad de la Aviación Civil positiva.
2. Comportamiento ejemplar: Apoyar y aplicar personalmente la política de Seguridad de la Aviación Civil en todo momento y no tomar atajos.
3. Paciencia y comprensión: Dedicar a todo el personal el tiempo y los recursos necesarios para cumplir las medidas de Seguridad de la Aviación Civil, aun estando bajo presión.
4. Mensajes de agradecimiento: Agradecer personalmente a quienes hayan notificado actividades sospechosas o quebrantamientos de la seguridad.
5. Participación en eventos de concienciación sobre la Seguridad de la Aviación Civil y sesiones informativas para el personal: El personal superior se toma el tiempo de participar

personalmente en sesiones informativas y eventos de concienciación sobre Seguridad de la Aviación Civil. Esto indicaría al personal que los jefes otorgan importancia a la seguridad y que apoyan las iniciativas de Seguridad de la Aviación Civil puestas en marcha.

D.- Comprender la amenaza:

D.1.- Todos los miembros del personal deben entender la naturaleza de las amenazas a las que ellos y su organización se enfrentan:

1. Sesiones informativas específicas sobre amenazas: Ofrecer a los es de nivel medio y superior sesiones informativas específicas y más detalladas sobre amenazas, para que las sigan entendiendo y reconociendo, además de mejorar su entendimiento al respecto
2. Sesiones informativas de recordatorio: Enviar recordatorios periódicos al personal y a la comunidad aeroportuaria en general sobre las amenazas contra la Seguridad de la Aviación Civil a las que se enfrenta la organización. Esto podría hacerse por medio de la intranet, boletines, reuniones del personal, instrucción anual de repaso o sesiones informativas coordinadas de concienciación específicas.
3. Actualizaciones verbales cuando el cuadro de amenazas cambia: Informar al personal tan pronto como sea posible de amenazas nuevas y emergentes, o de cambios en el nivel de amenaza, así como de las implicaciones que esto tenga para ellos y la organización.

E.- Vigilancia de las condiciones de seguridad:

E.1.- Todo el personal debe ser capaz de enfrentarse a quienes no están cumpliendo la política o los procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil:

1. Repetición: Repetir mensajes en aras de la coherencia y para ayudar a concienciar.
2. Sesiones informativas de recordatorio: Alentar al personal a cuestionar el incumplimiento por medio de sesiones informativas, folletos y pósteres en zonas de descanso del personal, señalando las posibles consecuencias de no hacerlo.

E.2.- Todo el personal y los visitantes deben prestar atención a su alrededor en el aeropuerto y saber detectar un comportamiento inusual o sospechoso:

1. Información a los visitantes: Presentar información breve sobre la Seguridad de la Aviación Civil y entregarla a todos los visitantes junto con su pase de visitante. En la nota podría destacarse la importancia de que presten atención a su alrededor en el aeropuerto y dar los datos de contacto de la sala de control de seguridad.
2. Pósteres, carteles y avisos: Colocar señales en las instalaciones aeroportuarias o avisos por los sistemas de megafonía, para recordar al personal y a los visitantes que permanezcan alertas y presten atención a su alrededor. Los datos de la persona a la que deben contactar el personal y los visitantes en caso de detectar personas o actividades sospechosas pueden proporcionarse en el cartel.
3. Campañas periódicas de concienciación sobre Seguridad de la Aviación Civil: Realizar campañas de formación en materia de seguridad a intervalos regulares para recordar a los empleados y a los explotadores de aeropuerto su función de garantes de la seguridad, en qué consiste una actividad sospechosa y la importancia de notificar comportamientos u objetos inusuales. La campaña podría incluir pósteres donde se indiquen actividades sospechosas en las zonas de descanso del personal, un blog o un artículo en la intranet con ejemplos y experiencias de la vida real, así como un evento de concienciación sobre la Seguridad de la Aviación Civil donde se presenten dispositivos de protección de la seguridad

F.- Sistemas de notificación interno:**F.1.- Se debe notificar rápidamente y corregir los incumplimientos de los procedimientos de seguridad y los sucesos:**

1. Sistema de notificación interno: Establecer un sistema de notificación interno (voluntario y anónimo) que garantice la confidencialidad de los informantes e incluir información sobre el modo de notificar los incumplimientos, sucesos o incidentes de seguridad (ver anexo A).
2. Instrucción inicial en notificación de incumplimientos de seguridad: Impartir instrucción en el funcionamiento del sistema de notificación interno a todos los empleados.
3. Recompensas / agradecimientos: Diseño de un sistema de recompensar al personal que notifique incumplimientos de las normas de seguridad y sucesos.

G.- Respuesta ante incidentes**G.1.- Todo el personal debe saber cómo responder y a quién contactar en caso de incidente**

1. Tarjeta de bolsillo: Expedir a todos los empleados una tarjeta de referencia rápida, tamaño bolsillo, que contenga los datos de la persona de contacto según el tipo de incidente de Seguridad de la Aviación Civil.
2. Ejercicios y simulaciones periódicas: Brindar al personal la oportunidad de ejercitar las medidas que pueden adoptar durante un incidente y poner a prueba su capacidad para responder ante una situación. Deben extraerse lecciones y tomarse nota de ellas, y modificarse los planes de contingencia y procedimientos cuando sea necesario.

H.- Seguridad de la información**H.1.- Principios para que la información sensible sea almacenada, transmitida y eliminada, de forma segura, que se comparte solamente con quienes deban conocerla:**

1. Instrucción inicial: Impartir instrucción sobre la protección y el intercambio de información de forma segura a todos los nuevos empleados, con una prueba u otro tipo de evaluación para confirmar que hayan entendido el procedimiento.
2. Política y procedimientos de seguridad de la información claramente documentados: Asegurarse de que el personal que desee mejorar su comprensión pueda acceder fácilmente a esta documentación.
3. Ciberseguridad: Disponer de planes de respuesta ante ciberincidentes sólidos. Estos planes deben ensayarse y actualizarse periódicamente, y debe haber mecanismos establecidos para aplicar las lecciones aprendidas en ejercicios e incidentes reales.
4. Sesiones informativas de recordatorio: Utilizar sesiones informativas, folletos y pósteres en las zonas de descanso del personal para recordar la importancia de disponer de un buen sistema de seguridad de la información, señalando las posibles consecuencias de una filtración.

H.2.- Se debe notificar inmediatamente el extravío o la sustracción de objetos, como computadoras portátiles, teléfonos o documentos:

1. Tarjeta de bolsillo/página intranet de referencia rápida: Con instrucciones fáciles de seguir para casos de extravío o sustracción de artículos de la compañía

I.- Eficacia de las Medidas:**I.1.- Se deben hacer mejoras continuas en la cultura de Seguridad de la Aviación Civil:**

2. Registros de incumplimientos: Registrar el número de los incidentes de Seguridad de la Aviación Civil e incumplimientos de las medidas de seguridad notificados y permitir su análisis con fines de mejora.

3. Resultados de inspección: Registrar el índice de cumplimiento de la política de seguridad.
4. Encuestas al personal: Realizar encuestas para averiguar qué opina el personal sobre la cultura de Seguridad de la Aviación Civil de la organización.

Anexo A del Adjunto 9

SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN INTERNO EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Un sistema de notificación interno en seguridad, debe tener por objetivo recopilar la información notificada por el personal de la organización, pasajeros, clientes o público en general, para mejorar el nivel de seguridad.

Tal sistema debe incluir procedimientos para identificar deficiencias, incidentes o resultados insatisfactorios, y alentar a las personas a que se notifiquen (voluntaria y/o anónimamente) deficiencias, sucesos e incidentes sobre Seguridad de la Aviación Civil.

El sistema debe establecer políticas y procedimientos mediante los cuales puede notificarse un evento de manera anónima y confidencial a la entidad encargada del Programa de Control de la Calidad Interno, de modo que los informantes estén protegidos contra cualquier tipo de represalia en determinadas circunstancias. El objetivo de tal sistema es animar a la gente a notificar incidentes que de lo contrario pasarían desapercibidos y por lo tanto no se corregirían.

Se debe aclarar dentro de este sistema, que la exención de sanciones, sobre quienes reporten, solo puede otorgarse cuando el informante no ha actuado maliciosamente o con negligencia culposa. En caso de sucesos de seguridad graves, incluidos incidentes, deficiencias y violaciones, los perpetradores no deben estar exentos de sanciones, aún si han notificado voluntariamente el suceso.

El procedimiento diseñado para el sistema de notificaciones interno de la organización, abarcara, como mínimo, lo siguiente:

1. Principios que garanticen la confidencialidad de los informantes, donde no se registren ni almacenen datos personales. Cuando se obtengan datos personales, éstos deben usarse únicamente para pedir aclaraciones, información adicional sobre el evento notificado, o dar retroinformación al informante;
2. Identificación de la dependencia de Control de Calidad AVSEC, como el ente independiente encargado de gestionar, mantener y garantizar la confidencialidad de los datos obtenidos, así como de analizar y dar seguimiento a los reportes;
3. Método o prácticas para dar la inducción adecuada a todo el personal, sobre el funcionamiento del sistema de notificación interno, sus beneficios y los derechos y responsabilidades en relación con el reporte de los incidentes; y
4. Las alternativas planteadas para implementar un programa de incentivos para alentar al personal a que notifique los incidentes y otros eventos, pero que al mismo tiempo impida la notificación de información maliciosa y difamatoria. Tal programa debería estimular también al personal para que haga comentarios constructivos y recomendaciones sobre las medidas de seguridad, con miras a mejorar el sistema en general y a lograr un mayor nivel de seguridad.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 10**REGLAMENTO INTERNO DE LOS COMITÉS AEROPORTUARIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL****COMITÉS AEROPORTUARIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

La Dirección General de Aeronáutica Civil, dispone la conformación y funcionamiento de los Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación Civil (COASEG), en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil comercial.

El Explotador de Aeródromo incluirá en el PSA, las atribuciones y detalles del funcionamiento del Comité Aeroportuario de Seguridad.

OBJETIVO

El objetivo principal de los Comités Aeroportuarios de Seguridad, será el de proporcionar asesoramiento sobre la aplicación de medidas y procedimientos de seguridad en el aeropuerto.

COMPOSICIÓN

La composición del Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación Civil será la siguiente:

PRESIDENTE:

Un representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

SECRETARIA PERMANENTE:

Un representante de la Explotador del Aeropuerto.

MIEMBROS PERMANENTES:

Participarán en las actividades del Comité y asistirán a sus convocatorias de forma estable. Serán los siguientes:

- Un representante de DIRESA y/o Brigada Aérea correspondiente.
- Un representante de la Jefatura de Seguridad Policial del Aeropuerto.
- Gerente o Jefe de Operaciones del Explotador del Aeropuerto.
- Jefe o Encargado de Seguridad del Aeropuerto.

ATRIBUCIONES

Son atribuciones de los Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación, las siguientes:

- a) Coordinar la ejecución del PNSAC y RAB aplicable en el aeropuerto;
- b) Supervisar y vigilar el PSA, incluidas las medidas especiales introducidas por la administración del aeropuerto, los explotadores de aeronaves y los arrendatarios del aeropuerto;
- c) Evaluar amenazas existentes para la seguridad aeroportuaria y gestionar sus riesgos;
- d) Asegurarse de que se cumplan las recomendaciones para mejorar las medidas y los procedimientos de seguridad en el aeropuerto; y
- e) Convocar con carácter no permanente, de acuerdo a las circunstancias y en la medida que considere necesario, a representantes de otras organizaciones y empresas del aeropuerto.

FUNCIONAMIENTO

De todas las reuniones se levantarán actas que serán conservadas por la Secretaría y se remitirán a cada uno de los miembros del Comité.

Una copia de dichas actas se enviará a la Secretaría del Consejo Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, a fin de mantener informado sobre las actividades realizadas.

Si las características de los temas a tratar así lo justifican, podrían crearse grupos de trabajo, cuyas actuaciones deberán aprobarse en las reuniones del Consejo.

Se podrá requerir en relación con un asunto determinado, el asesoramiento técnico y la colaboración de otras entidades del aeropuerto o externas.

PERIODO DE REUNIONES

El Comité será convocado por su presidente como mínimo una vez cada (4) cuatro meses.

El Comité podrá ser convocado de forma extraordinaria por el presidente, a solicitud de alguno de sus miembros cuando existan temas que así lo requieran.

Adjunto 11**MODELO ESQUEMÁTICO DE PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL PROVEEDOR DE
SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO****ÍNDICE****CONTROL DE COPIAS ENTREGADAS****ACRÓNIMOS****DEFINICIONES****INTRODUCCIÓN****CAPITULO I****GENERALIDADES****OBJETIVO DEL PROGRAMA**

- a) OBJETIVOS ESPECÍFICOS
- b) MARCO LEGAL
- c) LEGISLACIÓN NACIONAL
- d) LEGISLACIÓN INTERNACIONAL (CONVENIOS Y PROTOCOLOS).
- e) ÁMBITO DE APLICACIÓN
- f) DIFUSIÓN Y CONOCIMIENTO
- g) ELABORACIÓN Y ACTUALIZACIÓN
- h) CONTROL Y MANDO
- i) ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL, AUTORIDAD V RESPONSABILIDAD DE LAS DEPENDENCIAS DEL ATSP
- j) ENMIENDA PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA GESTIÓN DE TRANSITO AÉREO

CAPÍTULO II**PROTECCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA ATM**

- a) EVALUACIÓN DE AMENAZA Y GESTIÓN DE RIESGO
- b) SEGURIDAD FÍSICA DE LAS INSTALACIONES V CONTROL DEL ACCESO
- c) PROTECCIÓN A INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA
- d) PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE ACCESO Y APOYO TECNOLÓGICO

CAPITULO III**SEGURIDAD RELACIONADA CON EL PERSONAL**

- a) RESPONSABILIDADES DEL EXPLOTADOR DE AEROPUERTO.
- b) EXPLOTADOR DE AEROPUERTO
- c) RESPONSABILIDADES DEL ATSP

CAPITULO IV

- a) SEGURIDAD DE LOS SISTEMAS DE TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES (ICT)

CAPITULO V**RESPUESTA A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**

- b) MEDIDAS INICIALES
- c) PROVISIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
- d) PROCEDIMIENTOS DE ATENCIÓN ATSP
- e) ASISTENCIA A AERONAVES
- f) RECOPIACIÓN Y TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN
- g) EVALUACIÓN DE AMENAZAS Y CONTINGENCIAS
- h) PUESTO AISLADO DE ESTACIONAMIENTO PARA AERONAVES
- i) CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA
- j) PRENSA Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN
- k) RESPUESTA A ACTOS DE APODERAMIENTO ILÍCITA
- l) RESPUESTA A AMENAZAS DE BOMBA
- m) PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD
- n) PROCEDIMIENTOS DE ATENCIÓN ATSP
- o) RESPUESTA A PRESENCIA DE OBJETO SOSPECHOSO (TO)
- p) RESOLUCIÓN DE UN TO
- q) EVACUACIÓN DE DEPENDENCIAS ATSP POR AMENAZA DE BOMBA, INCENDIOS, FALLA TOTAL DE INSTALACIONES O DESASTRES NATURALES
- r) ACTUACIÓN DEL RESPONSABLE ATS
- s) CASO AMENAZA DE BOMBA EN INSTALACIONES ATSP
- t) CASO OCURRENCIA DE DESASTRE NATURAL
- u) RESPUESTA A AMENAZAS DE ENFERMEDADES TRANSMISIBLES U OTROS
- v) RIESGOS PARA LA SALUD PÚBLICA A BORDO DE UNA AERONAVE

CAPITULO VI

INSTRUCCIÓN

- a) CAPACITACIÓN
- b) ALCANCE
- c) OBJETIVO DE LA CAPACITACIÓN
- d) PROCESO DE CAPACITACIÓN
- e) TIPOS DE CAPACITACIÓN
- f) CAPACITACIÓN BÁSICA
- g) CAPACITACIÓN PERIÓDICA O RECURRENTE
- h) CAPACITACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT - ON THE JOB TRAINING)
- i) EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA CAPACITACIÓN.
- j) PROGRAMA DE CAPACITACIÓN

Adjunto 12
MODELO FORMULARIO DE DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO

LOGO		<i>Air Waybill:</i>			
Contenido del envío:					
Envío agrupado ☐					
Origen:		Destino:			
		Puntos de transbordo/en tránsito (si aplica):			
Aeronave:		Estatus de seguridad			
SPX ☐ SCO ☐ SHR ☐		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px; vertical-align: top;"> Método de inspección: Manual ☐ Rayos X ☐ Detector de trazas ☐ Perro detector de explosivos ☐ </td> <td style="width: 50%; padding: 5px; vertical-align: top;"> Justificación de la exención: </td> </tr> </table>		Método de inspección: Manual ☐ Rayos X ☐ Detector de trazas ☐ Perro detector de explosivos ☐	Justificación de la exención:
Método de inspección: Manual ☐ Rayos X ☐ Detector de trazas ☐ Perro detector de explosivos ☐	Justificación de la exención:				
Otros métodos de inspección:					
Estatus de seguridad expedido por: NOMBRE: _____ _____ FIRMA		Fecha: _____ / _____ / _____			
Responsable AVSEC por la Inspección de Seguridad de la Carga NOMBRE: _____ _____ FIRMA		Envío de la Carga: Carga completa ☐ Parcial ☐			
Información de seguridad adicional:					

SPX: Aeronaves de pasajeros, exclusivamente de carga y exclusivamente de correo **SCO:** Aeronaves exclusivamente de carga y exclusivamente de correo únicamente **SHR:** Aeronaves de pasajeros, exclusivamente de carga y exclusivamente de correo, de conformidad con los requisitos de alto riesgo.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Adjunto 13

GUÍA DE ORIENTACIÓN PARA CONTROLES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA LA AVIACIÓN GENERAL EN LOS AEROPUERTOS COMERCIALES

1. Cuando se trata de controles de Seguridad de la Aviación Civil en aviación general en aeropuertos comerciales, el principio que debe seguirse es el de la separación, cuyo fin es mantener estrictamente al mínimo el movimiento de personas y vehículos, principalmente relacionados con operaciones de abastecimiento de combustible, servicios meteorológicos y oficina de notificación de control de aeródromos entre el área AG y las áreas de la terminal principal.

Específicamente, las operaciones AG no deben permitirse dentro de un área designada como zona de seguridad restringida sin pasar por el mismo proceso de inspección obligatorio que las aeronaves de transporte aéreo comercial.

2. La separación de las actividades AG con respecto a las de transporte aéreo comercial debería hacerse designando zonas de estacionamiento AG que están fuera de las zonas de seguridad restringidas y estableciendo un sistema específico de estacionamiento, despacho y control del acceso para la aviación general.
3. Las calles de rodaje para las áreas de estacionamiento AG deberían estar claramente identificadas y, cuando sea posible, deberían seleccionarse de modo que se eviten las calles de rodaje y las plataformas que usan las aeronaves de transporte aéreo comercial.
4. Los procedimientos deberían incluir el requisito de que el personal de la torre de control del aeropuerto mantenga a las aeronaves AG que llegan separadas de las aeronaves de transporte aéreo comercial y de las correspondientes áreas de la plataforma.
5. La torre de control del aeropuerto debería informar a los servicios de seguridad del aeropuerto lo antes posible respecto a la inminente llegada de aeronaves AG durante períodos con un grado de amenaza elevado, y en cualquier otra oportunidad en que una aeronave AG, deliberada o inadvertidamente, no siga las instrucciones de rodaje y se aproxime a las áreas de estacionamiento usadas por las aeronaves de transporte aéreo comercial.
6. Si no hay áreas de estacionamiento separadas disponibles, las aeronaves AG no deberían estar estacionadas muy próximas de las aeronaves empleadas para vuelos comerciales, a fin de evitar infringir las medidas de seguridad que se aplican a esas aeronaves y al equipaje, la carga y el correo que transportan.
7. Las aeronaves de la aviación general deberían estar protegidas del acceso no autorizado por medio de la imposición de controles de seguridad al perímetro. Las vallas de seguridad, los hangares cerrados y los controles de acceso a las áreas de operaciones pueden servir como disuasivos eficaces.
8. Se debería implementar procedimiento para que en la medida de lo posible se separen a los pasajeros inspeccionados de los vuelos comerciales de los ocupantes de las aeronaves AG.
9. Si no se dispone de una terminal separada, los ocupantes de las aeronaves AG deben:
 - i) Ser sometidos a inspección de seguridad antes de entrar a las zonas de seguridad restringidas; o
 - ii) Las pertenencias que llevan consigo, de la misma manera deben ser sometidos a inspecciones de seguridad.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO