

RAB 107

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

Quinta edición, Enmienda 5, R.A. N° 330 de 28/SEP/2022

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 18 de noviembre de 2022, 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 – 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 Edición (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 Edición (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 Edición (Enmienda 4)	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

5 Edición (Enmienda 5)	Enmienda 18 del Anexo 17 Seguridad de la Aviación	Esta enmienda incluye, entre otras disposiciones nuevas o enmendadas, incluye nuevos requisitos respecto a la certificación de personal e instructores AVSEC, asimismo, se retiraron varios adjuntos y apéndices	18/11/22
---------------------------	--	--	----------

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Reglamento sobre Seguridad de la Aviación – 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	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo B: Autoridad en Seguridad de la Aviación	107-B	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo C: Responsabilidades en materia de seguridad de la aviación	107-C	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo D: Programa de seguridad de la aviación	107-D	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo E: Medidas preventivas de seguridad de la aviación	107-E	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo F: Equipamiento de seguridad de la aviación	107-F	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo G: Clasificación, competencias y parámetros de trabajo del personal de seguridad de la aviación	107-G	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo H: Contratación, certificación y renovación del personal de seguridad de la aviación, causales para la suspensión o pérdida de certificación, control y fiscalización	107-H	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo I: Instrucción en materia de seguridad de la aviación.	107-I	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo J: Control de calidad de la seguridad de la aviación	107-J	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo K: Notificación de incidentes	107-K	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo L: Acuerdos y procedimientos de seguridad de la aviación para áreas exclusivas	107-L	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo M: Amenazas y gestión de riesgos en seguridad de la aviación	107-M	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo N: Comité aeroportuario de seguridad de la aviación - COASEG	107-N	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo O: Respuesta a situaciones de contingencia	107-O	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Capítulo P: Cumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107	107-P	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 1 Categorización de aeropuertos	107-AP1	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022

Apéndice 2 Letreros de seguridad de la aviación	107-AP2	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 3 Formulario de Notificación de Incidente	107-AP3	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 4 Elementos explosivos, materiales peligrosos, incendiarios o dispositivos destructivos	107-AP4	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 5 Procedimiento pasajeros perturbadores e insubordinados	107-AP5	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 6 Modelo Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA)	107-AP6	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 7 Modelo para el contenido de un reglamento para la emisión de tarjetas de identificación de acceso aeroportuario	107-AP7	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 8 Modelo de acuerdo de áreas exclusivas	107-AP8	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 9 Reglamento interno de los comités aeroportuarios de seguridad de la aviación	107-AP9	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 10 Modelo esquemático de programa de seguridad del proveedor de servicios de tránsito aéreo	107-AP10	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022
Apéndice 11 Equipos de Seguridad	107-AP11	5ª Edición 5ª Enmienda	18/11/2022

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ÍNDICE

RAB 107

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

Registro de enmiendas	I
Detalle de enmiendas	III
Lista de páginas efectivas	VII
Capítulo A: Generalidades	A-1
107.1. Disposiciones generales	A-1
107.3. Definiciones	A-1
107.5. Abreviaturas	A-5
107.7. Objetivo del presente reglamento	A-6
107.9. Aplicabilidad	A-6
107.11. Protección de la información de seguridad de la aviación	A-6
107.13. Seguridad de la aviación y facilitación	A-6
Capítulo B: Autoridad en seguridad de la aviación	B-1
107.101. Dirección general de aeronáutica civil	B-1
107.103. Autoridad para la inspección en seguridad de la aviación	B-1
Capítulo C: Responsabilidades en materia de seguridad de la aviación	C-1
107.201. Responsabilidad del explotador de aeropuerto	C-1
107.203. Responsabilidades del proveedor de servicios de tránsito aéreo	C-2
Capítulo D: Programa de seguridad de la aviación	D-1
107.301. Programa de seguridad del explotador de aeropuerto	D-1
107.303. Programa de seguridad del proveedor de servicios de tránsito aéreo	D-1
107.305. Proceso para la aprobación de programas, planes y otros documentos en materia de seguridad de la aviación	D-2
107.307. Proceso para la aprobación de enmiendas de programas, planes y otros documentos en materia de seguridad de la aviación	D-2
107.309. Difusión, confidencialidad y necesidad de conocimiento de programas, planes y otros documentos en materia de seguridad de la aviación	D-3
Capítulo E: Medidas preventivas de seguridad de la aviación	E-1
107.401. Generalidades	E-1
107.403. Protección del perímetro del aeropuerto	E-1
107.405. Seguridad de la parte pública	E-2
107.407. Zonas de seguridad restringida	E-3
107.409. Protección a las instalaciones y servicios a la navegación aérea	E-4
107.411. Protección a las instalaciones de carga aérea y correo	E-4
107.413. Procedimientos relacionados a los sistemas de control de acceso	E-4
107.415. Tarjetas de identificación de acceso aeroportuario - ttaa	E-5
107.417. Verificación de antecedentes	E-7
107.419. Tarjetas de identificación de acceso vehicular	E-8
107.421. Inspección de personas, vehículos, mercancías y suministros que se trasladen a la parte aeronáutica	E-9
107.423. Control y autorización de uso de artículos y objetos prohibidos en zonas de seguridad restringida	E-10
107.425. Medidas relativas para pasajeros y su equipaje de mano	E-11
107.427. Denegación de ingreso a zonas de seguridad restringidas y estériles	E-12
107.429. Identificación de actividades sospechosas	E-12
107.431. Puesto de inspección de pasajeros	E-12
107.433. Transporte de armas de fuego y/o artículos peligrosos	E-12
107.435. Personal de los puestos de inspección de pasajeros	E-13
107.437. Inspección del personal del aeropuerto	E-14
107.439. Inspección aleatoria de pasajeros y no pasajeros	E-14
107.441. Inspección del equipaje de mano	E-14
107.443. Separación de los pasajeros inspeccionados y no inspeccionados	E-15

107.445. Pasajeros en transbordo, transito o transferencia.....	E-15
107.447. Personas no admisibles, deportadas y bajo custodia oficial	E-16
107.449. Artículos prohibidos y restringidos	E-16
107.451. Inspección del equipaje de bodega	E-16
107.453. Medidas relativas al ciberterrorismo	E-17
107.455. Personas perturbadoras	E-18
107.457. Medidas de seguridad para aviación general	E-18
Capítulo F: Equipamiento de seguridad de la aviación	F-1
107.501. Generalidades.....	F-1
107.503. Detector de metales de pórtico.....	F-1
107.507. Detector de metales manual	F-1
107.509. Equipos de rayos x	F-2
107.511. Detector de trazas de explosivos.....	F-2
Capítulo G: Clasificación, competencias y parámetros de trabajo del personal de seguridad de la aviación.....	G-1
107.601. Clasificación del personal de seguridad de la aviación	G-1
107.605. Parámetros generales de trabajo para el personal de seguridad de la aviación	G-1
Capítulo H: Contratación, certificación y renovación del personal de seguridad de la aviación, causales para la suspensión o pérdida de certificación, control y fiscalización.	H-1
107.701. Requisitos para la contratación del personal de seguridad de la aviación.	H-1
107.703. Cursos reconocidos por la DGAC para certificación de personal de seguridad de la aviación	H-1
107.705. Certificación, renovación de oficiales de seguridad de la aviación, operadores de rayos x y supervisores de seguridad de la aviación.....	H-1
107.707. Causales para la pérdida o suspensión de la certificación.....	H-3
107.709. Control y fiscalización	H-4
107.711. Certificación, renovación y habilitación de nueva especialidad de instructor en seguridad de la aviación	H-4
107.713. Procesos de certificación, renovación y habilitación de nueva especialidad de instructor avsec de personal dependiente de la DGAC	H-8
107.715. Causales para la pérdida de certificación como instructor avsec	H-8
107.717. Control y fiscalización	H-8
107.719. Extravío, robo o deterioro de certificación del personal o instructor de seguridad de la aviación	H-8
Capítulo I: Instrucción en materia de seguridad de la aviación.....	I-1
107.801. Programa de instrucción	I-1
107.803. Requisitos para la aprobación	I-1
107.805. Procedimiento para aprobación de cursos	I-2
107.807. Fiscalización de cursos de seguridad de la aviación.....	I-2
107.809. Registro de certificados de cursos de seguridad de la aviación	I-2
107.811. Entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT)	I-3
107.813. Evaluación de los resultados de la instrucción.....	I-3
107.815. Registros de la instrucción.....	I-4
Capítulo J: Control de calidad de la seguridad de la aviación.....	J-1
107.901. Programa de control de calidad interno.....	J-1
Capítulo K: Notificación de incidentes	K-1
107.1001. Procedimiento de notificación.....	K-1
Capítulo L: Acuerdos y procedimientos de seguridad de la aviación para áreas exclusivas	L-1
107.1101. Generalidades.....	L-1
107.1103. Contenido del acuerdo de áreas exclusivas	L-1
107.1105. Procedimiento de aprobación del acuerdo de área exclusiva	L-1
107.1107. Causales para el cierre de un área exclusiva.....	L-2
Capítulo M: Amenazas y gestión de riesgos en seguridad de la aviación	M-1
107.1201. Procedimiento para evaluación de riesgo	M-1
Capítulo N: Comité aeroportuario de seguridad de la aviación - COASEG	N-1
107.1301. Establecimiento del comité aeroportuario de seguridad de la aviación	N-1
Capítulo O: Respuesta a situaciones de contingencia	O-1

107.1401. Generalidades.....	O-1
107.1403. Plan de contingencia	O-1
Capítulo P: Cumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107	P-1
107.1501. Evidencia de cumplimiento	P-1
107.1503. Cláusula de incumplimiento	P-1
Apéndice 1	AP1-1
Categorización de aeropuertos.....	AP1-1
Apéndice 2	AP2-1
Letreros de seguridad de la aviación	AP2-1
Apéndice 3	AP3-1
Formulario de Notificación de Incidente	AP3-1
Apéndice 4	AP4-1
Elementos explosivos, materiales peligrosos, incendiarios o dispositivos destructivos.....	AP4-1
Apéndice 5	AP5-1
Procedimiento pasajeros perturbadores e insubordinados	AP5-1
Apéndice 6	AP6-1
Modelo Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA)	AP6-1
Apéndice 7	AP7-1
Modelo para el contenido de un reglamento para la emisión de tarjetas de identificación de acceso aeroportuario.....	AP7-1
Apéndice 8	AP8-1
Modelo de acuerdo de áreas exclusivas	AP8-1
Apéndice 9	AP10-1
Reglamento interno de los comités aeroportuarios de seguridad de la aviación	AP10-1
Apéndice 10	AP11-1
Modelo esquemático de programa de seguridad del proveedor de servicios de tránsito aéreo	AP11-1
Apéndice 11.....	AP12-1
Equipo de seguridad.....	AP12-1

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 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Anexo 17 y la normativa de seguridad de la aviación relacionada, en el 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) **Actos de interferencia ilícita.-** Actos o tentativas, destinados a comprometer la Seguridad de la aviación 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.
 - (2) **Actuación Humana.-** Actitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia en las operaciones aeronáuticas.
 - (3) **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.
 - (4) **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.
 - (5) **Auditoría de Seguridad.-** Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.
 - (6) **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.
 - (7) **Autoridad de Seguridad de la Aviación Competente.-** La Dirección General de Aeronáutica Civil, responsable de la seguridad de la aviación y la preparación, ejecución y cumplimiento del Programa de Seguridad de la Aviación.
 - (8) **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.

- (9) **Carga.-** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros, el equipaje acompañado o extraviado.
- (10) **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.
- (11) **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.
- (12) **Ciberseguridad.-** Conjunto de tecnologías, controles, medidas, procesos y prácticas diseñados para proteger la confidencialidad, integridad, disponibilidad y protección general de sistemas, redes, programas, dispositivos, información y datos contra ataques o daños y acceso, uso y/o explotación no autorizados..
- (13) **Control de Seguridad.-** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (13) **Cultura de la seguridad.-** Las normas, valores, actitudes y supuestos vinculados a la seguridad que son inherentes al funcionamiento cotidiano de una organización y que se reflejan en los actos y conductas de todas las entidades y el personal dentro de la organización.
- (14) **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.
- (15) **Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación.-** Persona natural o jurídica que brinda servicios privados especializados en materia de seguridad de la aviación a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeropuertos, empresas de aprovisionamiento a bordo y proveedores de servicios de navegación aérea.
- (16) **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.
- (17) **Escolta.-** Protección o custodia, que tienen determinadas personas o cosas por razones de seguridad.
- (18) **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.
- (19) **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.

- (20) **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.
- (21) **Explotador de Aeronaves.-** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- (22) **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.
- (23) **Inspección.-** Aplicación de medios técnicos y/o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (24) **Inspección de seguridad.-** Examen con o sin previo aviso de la efectividad de la implementación de medidas específicas de seguridad de la aviación.
- (25) **Inspección de seguridad de la aeronave.-** Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.
- (26) **Operación de la aviación general.-** Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.
- (27) **Operación de transporte aéreo comercial.-** Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.
- (28) **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).
- (29) **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.
- (30) **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.
- (31) **Pasajero en tránsito.-** Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó.
- (32) **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.
- (33) **Pasajeros insubordinados.-** Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:
- Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;
 - Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
 - Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes;

- 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.
- (34) **Personal de Seguridad.-** Personal que cumple funciones en Seguridad de la aviación, certificado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (35) **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.
- (36) **Procedimientos Normalizados de Operaciones (SOP).-** Procedimientos estandarizados de acción, para alcanzar el objetivo de la tarea en situaciones o condiciones normales o de contingencia.
- (37) **Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.-** Organización que proporciona los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.
- (38) **Prueba de Seguridad.-** Ensayo, secreto o no, de una medida de Seguridad de la aviación, en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.
- (39) **Seguridad de la Aviación.-** Protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.
- (40) **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.
- (41) **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.
- (42) **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.
- (43) **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.
- (44) **Valija diplomática.-** Envío embalado que tiene inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación, cuando va acompañado de la documentación oficial requerida.
- (45) **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.

- (46) **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.
- (47) **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.
- (48) **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 (Aviation Security).
ATC	Control de tránsito aéreo.
CCTV	Circuito cerrado de televisión.
COASEG	Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación.
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.
MDN	Material Didáctico Normalizado.
LAG	Líquidos, aerosoles y geles.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
PBIED	Hombre bomba.
PCCI	Programa de Control de Calidad Interno.
PNCC	Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación.
PNISA	Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación.
PSA	Programa de Seguridad de Aviación de Aeropuerto.
PSAB	Programa de Seguridad de la Empresa de Aprovisionamiento de a bordo.
PSATM	Programa de Seguridad del Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
PSEA	Programa de Seguridad de Aviación Civil del Explotador de Aeronaves.
PMR	Persona con movilidad reducida.
PISA	Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación.
RAB	Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
SOP	Procedimientos Normalizados de Operaciones.
TIAA	Tarjeta de Identificación de Acceso Aeroportuario.
TIAV	Tarjeta de Identificación de Acceso Vehicular.

TIP	Proyección de imágenes de amenaza.
WTMD	Detectores de metales de pórtico
VIP	Persona muy importante.

107.7. Objetivo del presente reglamento

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, 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.

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 de Seguridad de la Aviación, Empresas de Servicios Especializados Aeroportuarios, las personas que desarrollan 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 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 1 “Categorización de Aeropuertos”, de la presente Reglamentación.

107.11. Protección de la información de Seguridad de la Aviación

- 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, a fin de asegurar que se otorgue protección adecuada.
- b) La información delicada relacionada con la Seguridad de la Aviación 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 y Facilitación

- a) Se debe disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de Seguridad de la Aviación, 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 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**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 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, en el Estado Plurinacional de Bolivia.
- (c) La DGAC realizará Auditorías, Inspecciones, Pruebas e Investigaciones de Seguridad de la Aviación, verificación de documentos y registros para comprobar el cumplimiento de las disposiciones de la normativa en Seguridad de la Aviación.
- (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

- (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.
- (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.

Capítulo C: Responsabilidades en Materia de Seguridad de la Aviación**107.201. Responsabilidad del Explotador de Aeropuerto**

Todo explotador de aeropuerto será responsable en materia de Seguridad de la Aviación, de:

- (a) Establecer y aplicar un Programa de Seguridad de Aeropuerto, un Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Plan de Contingencias y Programa de Control de Calidad Interno en Seguridad de la Aviación, de acuerdo a las disposiciones previstas en el presente Reglamento y los Programas Nacionales de Instrucción, Control de Calidad.
- (b) Establecer y aplicar medidas de seguridad de manera regular e imprevisible, con el objeto de prevenir o repeler actos de interferencia ilícita en los aeropuertos.
- (c) Designar a un Coordinador de Seguridad, cuya función primordial será velar por el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en el Programa de Seguridad del Aeropuerto.
- (d) Asegurarse que se cree un Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación de conformidad con los requisitos establecidos en el Apéndice 10 de la presente Reglamentación.
- (e) Cumplir y poner en práctica las disposiciones y normas emitidas por la AAC.
- (f) Contar con personal de seguridad capacitado y certificado que se encargue de aplicar los procedimientos de seguridad, en cantidad suficiente para cumplir de forma eficaz las disposiciones adoptadas en el Programa de Seguridad del Aeropuerto.
- (g) Gestionar la presencia de los Organismos de Seguridad del Estado en los aeropuertos bajo su administración, con la finalidad de que se puedan cumplir con sus responsabilidades, Programa de Seguridad del Aeropuerto y la normativa de seguridad de la aviación relacionada.
- (h) Proporcionar las instalaciones, servicios y recursos logísticos adecuados a los Organismos de Seguridad de Estado con la finalidad de que se puedan cumplir con sus responsabilidades, Programa de Seguridad del Aeropuerto y la normativa de seguridad de la aviación relacionada.
- (i) Asegurar que se tengan en cuenta las necesidades en materia de seguridad de la aviación, en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y servicios, así como, en las modificaciones de las ya existentes, de conformidad con lo establecido en la normativa técnica correspondiente.
- (j) Asegurar que se defina y asigne el presupuesto y recursos necesarios e instalaciones auxiliares necesarios para los servicios de seguridad de la aviación en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil.
- (k) Identificar los sistemas críticos de tecnología de la información, las comunicaciones y los datos críticos empleados para los fines de la aviación civil, así como las amenazas y vulnerabilidades que los afecten, diseñando y aplicando medidas apropiadas de protección, que incluyan entre otras, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministros, separación de redes y control de acceso remoto, según corresponda, de conformidad con una evaluación de riesgo, para proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de estos sistemas, que pudieran poner en peligro la seguridad de las operaciones de la aviación civil en el aeropuerto.
- (l) Establecer procedimientos e instruir a su personal con el propósito de identificar y resolver cualquier condición potencialmente sospechosa y la detección de comportamientos que puedan constituir una amenaza para la seguridad de la aviación en las operaciones del aeropuerto.
- (m) Basándose en la evaluación de riesgo de seguridad, establecer las zonas de seguridad restringidas.

- (n) Implementar procesos y procedimientos innovadores que permitan la diferenciación entre las actividades operacionales de inspección y el resto de los controles de seguridad, a fin de garantizar la efectividad de estos procesos y procedimientos.
- (o) En materia de control de la calidad en seguridad de la aviación:
 - (1) Designar la dependencia dentro de la organización (independiente de la dependencia de Seguridad de la Aviación) que gestione y lleve a cabo las actividades establecidas en el Programa de Control de Calidad Interno.
 - (2) Designar formalmente a un responsable de gestionar el cumplimiento del Programa de Control de Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
 - (3) Designar al personal responsable de aplicar las actividades del control de calidad de seguridad de la aviación, para que evalúen regularmente la eficacia de su Programa de Seguridad.
 - (4) Revisar y aprobar la programación anual de las actividades propuestas en materia de control de calidad.
 - (5) Asumir el compromiso de hacer cumplir las actividades de Control de Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
 - (6) Proveer de los recursos (financieros, materiales, personal, equipos, infraestructura) necesarios para que se cumpla el Programa de Control de Calidad.

107.203. Responsabilidades del Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.

El proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo será responsable en materia de Seguridad de la Aviación, de:

- (a) Adoptar procedimientos para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, en sus instalaciones, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (b) Establecer y aplicar medidas de seguridad de manera regular e imprevisible, con el objeto de prevenir o repeler actos de interferencia ilícita en las instalaciones de tránsito aéreo.
- (c) Asegurarse que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de Seguridad de la Aviación.
- (d) Identificar los sistemas críticos de tecnología de la información, las comunicaciones y los datos críticos empleados para los fines de la aviación civil, así como las amenazas y vulnerabilidades que los afecten, diseñando y aplicando medidas apropiadas de protección, que incluyan entre otras, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministros, separación de redes y control de acceso remoto, según corresponda, de conformidad con una evaluación de riesgo, para proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de estos sistemas, que pudieran poner en peligro la seguridad de las operaciones de la aviación civil.
- (e) Establecer y aplicar un Programa de Seguridad de acuerdo a las disposiciones previstas en el presente Reglamento.

Capítulo D: Programa de Seguridad de la Aviación**107.301. Programa de Seguridad del Explotador de Aeropuerto**

- (a) El Explotador de Aeropuerto, debe elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de Aeropuerto, que:
 - (1) Resguarde la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, público en general y personal en tierra, contra actos de interferencia ilícita.
 - (2) Mantenga el modelo de presentación conforme al Apéndice 6 de la presente Reglamentación.
- (b) Haya sido aprobado por la Autoridad de Aviación Civil.
- (c) El explotador de aeropuerto mantendrá una copia completa de su Programa de Seguridad aprobado, en la oficina del responsable de la seguridad del aeropuerto, y lo pondrá a disposición, a solicitud de los inspectores designados por la AAC.
- (d) El explotador de aeropuerto debe:
 - (1) Restringir y controlar la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial referidas a las operaciones de seguridad del aeropuerto.
 - (2) Comunicar a la AAC las solicitudes de información efectuadas por los explotadores de aeronaves, concesionarios o empresas de servicios en el aeropuerto sobre temas relacionados con la Seguridad de la Aviación.
 - (3) Suministrar las partes pertinentes del Programa de Seguridad aprobado, a los diferentes entes públicos y privados con responsabilidad en el mencionado programa de seguridad y que tengan una necesidad operacional de conocer las mismas.
- (e) El explotador de aeropuerto, debe incluir en su Programa de Seguridad, los procedimientos para implementar medidas de seguridad de manera aleatoria e imprevisible, a fin de contribuir con un efecto disuasivo de las medidas de seguridad establecidas.

107.303. 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 la presente Reglamentación (conforme a lo descrito en el Apéndice 11 “Modelo 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.

107.305. Proceso para la aprobación de programas, planes y otros documentos en materia de seguridad de la aviación.

- (a) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, que pretenda la aprobación de un Programa de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad Interno, Plan de Contingencia y otros documentos sujetos a la presente Reglamentación, mediante nota dirigida al Director Ejecutivo de la DGAC, presentará a la DGAC dos (2) copias de sus Programas en formato físico y una (1) copia digital, solicitando su revisión y posterior aprobación.
- (b) La Unidad de Seguridad de la Aviación de la DGAC, revisará y aprobará el contenido teórico del Documento de acuerdo a procedimiento establecido.
- (c) En caso de no encontrarse observaciones y/o haberse corregido el Documento, 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 Documento.
- (d) El resultado de la inspección, será puesto a conocimiento del Explotador de Aeropuerto o Proveedor del Servicio de Tránsito Aéreo.
- (e) De encontrarse observaciones, las mismas deben ser corregidas conforme al “Plan de Medidas Correctivas”, establecido en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación.
- (f) En caso de no encontrarse observaciones, la DGAC, emitirá la Resolución Administrativa que aprueba el Documento.

107.307. Proceso para la aprobación de enmiendas de programas, planes y otros documentos en materia de seguridad de la aviación

- (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 del Documento, 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 su Programa
 - (2) El diseño, configuración o reconfiguración de los aeropuertos, terminales de pasajeros de carga instalaciones de los servicios de Tránsito Aéreo y otros edificios que tengan acceso directo a las zonas de operación.
 - (3) Controles de seguridad aplicados a los pasajeros, el equipaje de mano.
 - (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, realizar una evaluación de riesgos e identificar la medida interina que está siendo tomada, para mantener los niveles de seguridad hasta que la enmienda Documento sea aprobada.

- (c) La Unidad de Seguridad de la Aviación de la DGAC, revisará y aprobará el contenido teórico del Documento de acuerdo a procedimiento establecido.
- (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.
- (e) En caso de no encontrarse observaciones, la DGAC, emitirá la Resolución Administrativa que aprueba la enmienda.

107.309. Difusión, confidencialidad y necesidad de conocimiento de Programas, Planes y otros documentos en materia de seguridad de la aviación

- (a) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben:
 - (1) Proporcionar la información contenida en sus Programas, Planes y otros documentos sujetos a la presente Reglamentación, 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 de los Programas, Planes y otros documentos aprobados, 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 de su Aeropuerto de acuerdo a sus competencias.

Capítulo E: Medidas preventivas de Seguridad de la Aviación**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 establecerá medidas para el tratamiento de objetos sospechosos y equipaje no identificado de conformidad con una evaluación de riesgos
- (c) 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, según corresponda.
- (d) El Explotador de Aeropuerto, debe gestionar la presencia de los Organismos de Seguridad del Estado en los aeropuertos bajo su administración.
- (e) El Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deben asegurarse que en los aeropuertos bajo su administración e infraestructuras de Tránsito Aéreo estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de Seguridad de la Aviación.
- (f) 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 para cumplir eficientemente las funciones asignadas de acuerdo a su PSA aprobado por la DGAC.
- (g) El Explotador de Aeropuerto debe proporcionar los recursos logísticos (transporte para desplazamientos dentro del perímetro del aeropuerto y fuera de él, en caso necesario y equipos de comunicación) 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.

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 1 “Categorización de Aeropuertos”.
- (8) Debe colocarse letreros de advertencia por lo menos cada cien (100) metros, a lo largo del perímetro, conforme a lo descrito en el Apéndice 2 “Letreros de Seguridad de la aviación”, 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 deben establecer portones y compuertas de emergencia a lo largo del perímetro en función a una evaluación de riesgos y necesidades de seguridad operacional, la ubicación debe estar señalada en un plano.
- (f) Se debe realizar el mantenimiento continuo de la cerca
- (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.

107.405. Seguridad de la Parte Pública

- (a) El Explotador de Aeropuerto debe identificar las áreas de la parte pública y establecer medidas de seguridad preventivas que deben aplicarse en dichas áreas, para mitigar las posibles amenazas de actos de interferencia ilícita de conformidad con una evaluación de riesgos.
- (b) El Explotador de Aeropuerto efectuará cuando las circunstancias lo requieran, de manera imprevisible y de acuerdo a la evaluación de riesgo o instrucción de la Autoridad de Aviación Civil, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado, el control e inspección de las personas y sus pertenencias que ingresen a la parte pública, estableciendo cualquier otra medida de seguridad en estas zonas para mitigar las posibles amenazas de actos de interferencia ilícita.
- (c) El Explotador de Aeropuerto, debe incluir en su Programa de Seguridad, procedimientos operativos de restricción y control, a fin de impedir efectivamente el ingreso de personas a la parte pública, cuando se estime o sospeche que el ingreso y permanencia de las mismas dentro de la infraestructura aeroportuaria, pueda servir a los efectos que éstas planifiquen, intenten o ejecuten actos que puedan atentar contra la seguridad de la aviación, en el aeropuerto, de las personas, cosas, su propia seguridad.
- (d) La parte pública debe estar constantemente vigilada por el Explotador de Aeropuerto en coordinación con los organismos de seguridad del estado. 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 circuito cerrado de televisión y otros medios físicos; puestos control de acceso en determinadas zonas de los aeropuertos, dotados con personal de seguridad y medios técnicos, para el control e inspección de personas, vehículos y los artículos que éstos porten o transporten, que requieran ingresar a la plataforma u otras zonas restringidas de la parte aeronáutica.

- (e) En el caso de que el 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 por personal de seguridad del explotador de aeropuerto, antes de ser aceptados para su almacenamiento.
- (f) 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 deben estar cerrados y asegurados cuando no se tengan operaciones.
- (g) El Explotador de Aeropuertos Categorías A, B y C debe realizar anuncios de seguridad a través del sistema de sonido, en intervalos regulares, que incluirán como mínimo lo siguiente:
 - (1) Seguridad respecto al equipaje.
 - (2) Sugerir al pasajero no prestar ni recibir ayuda de extraños.
 - (3) Utilizar únicamente los servicios prestados por personal del aeropuerto y líneas aéreas.
 - (4) La prohibición del transporte de artículos prohibidos en el equipaje de mano.
 - (5) Acatar las instrucciones del personal de seguridad.
 - (6) Informar a las autoridades sobre irregularidades observadas.

107.407. Zonas de Seguridad Restringida

- (a) El número de puntos de acceso a la zona de seguridad restringida, debe limitarse al mínimo necesario, en función a una evaluación de riesgos, debiendo estar controlado o cerrado.
- (b) El acceso de personal y vehículos a la zona de seguridad restringida, debe limitarse a los que tienen una necesidad operativa.
- (c) 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.
- (d) El Explotador de Aeropuerto, debe:
 - (1) Controlar de todo acceso a toda área de operaciones aéreas del aeropuerto, mediante:
 - (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
 - (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) Controlar 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) Detectar y tomar acciones inmediatas para controlar toda intrusión o intento de acceso a un área de operación aérea por una persona o personas, cuyo ingreso no está autorizado de acuerdo con el programa de seguridad, en coordinación con los Organismos de Seguridad del Estado.

107.409. 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 Restringida. 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, las provisiones 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.
- (c) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo cuya ubicación de sus instalaciones, permitan el acceso desde la parte pública, debe controlar el acceso de estas personas antes de ingresar a sus instalaciones.

107.411. Protección a las instalaciones de carga aérea y correo

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 1 "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.

107.413. 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 en aeropuertos de Categoría A, serán reforzados 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.

107.415. Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario - TIAA

- (a) El explotador de aeropuerto debe diseñar e implementar un sistema de identificación basado en la emisión de tarjetas de identificación para las personas y vehículos que tengan acceso a las zonas de seguridad restringidas y parte aeronáutica del aeropuerto.
- (b) El explotador de aeropuerto debe elaborar un Reglamento de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario que incluya procedimientos para la elaboración, emisión, pérdida, robo y cancelación (conforme a lo descrito en el Apéndice 7 “Modelo para el contenido de un Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario”, de la presente Reglamentación), el cual será presentado a la AAC para su evaluación y aprobación de acuerdo a lo establecido en las secciones 107.305 y 107.307 del presente Reglamento.
- (c) 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.
- (d) La empresa u organización con operación en el aeropuerto, para la cual trabaje un empleado que requiera una tarjeta de identificación o vehículo, debe iniciar dicha solicitud de manera escrita a través del formulario establecido por el explotador de aeropuerto, suministrando la filiación completa del empleado, la descripción del cargo, del puesto de trabajo a desempeñar por éste y una justificación de la necesidad de acceso a las zonas de seguridad restringidas solicitadas para el empleado. No debe ser considerado el cargo, grado o título de una persona como criterio para asignarle una tarjeta de identificación, el explotador de aeropuerto requerirá al menos, 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).
- (e) El Explotador de Aeropuerto no podrá expedir un TIAAV que brinde acceso a cualquier zona de seguridad restringida a menos que la persona haya culminado satisfactoriamente una capacitación en materia de seguridad de la aviación, de conformidad con un Programa de Instrucción aprobado por la AAC.
- (f) El explotador de aeropuerto mantendrá un registro de toda capacitación impartida, hasta ciento ochenta (180) días posteriores a la terminación de los privilegios de acceso sin escolta de dicha persona.
- (g) Para el diseño de los permisos debe respetarse las siguientes características:
 - (1) Debe impedir falsificaciones.
 - (2) Debe ser de fácil identificación.
 - (3) Debe evitar alteraciones en su contenido.
- (h) El permiso deberá incluir:
 - (1) Nombre del titular.
 - (2) Cédula de identidad.
 - (3) Fotografía a color del titular.
 - (4) Nombre de la compañía u organización.
 - (5) Fecha de expiración del permiso.

- (6) Anotación de los accesos correspondientes a las zonas de seguridad restringidas autorizadas.
 - (7) Número de serie del permiso.
-
- (i) Todo el que desempeñe funciones dentro de la parte aeronáutica, así como los visitantes a sus instalaciones deben exhibir las tarjetas de identificación en la vestimenta exterior por encima de la cintura, siempre que se encuentren en las zonas para la que hayan sido autorizadas. En aquellos casos que se consideren necesarios por necesidad operativa, debe diseñarse vestimenta exterior con un bolsillo transparente, o cualquier otro diseño, en el que pueda colocarse el permiso y ser exhibido claramente.
 - (j) El explotador de aeropuerto debe establecer dentro de su PSA, las políticas y procedimientos necesarios con el fin de recolectar aquellas tarjetas vencidas, bien sea al momento de la renovación, en la retención de permisos vencidos en los puntos de control de acceso o mediante cualquier otro método alternativo, que permitan mantener bajo custodia y posterior destrucción, aquellos permisos vencidos.
 - (k) El explotador de aeropuerto, así como las empresas u organizaciones que soliciten tarjetas de identificación de personas o vehículos, deben establecer procedimientos para recuperar estos permisos inmediatamente después que su titular deje de tener derecho al acceso que se le ha concedido, particularmente cuando el titular autorizado cese la relación laboral en la organización o sea transferido a otras obligaciones.
 - (l) Las empresas, organizaciones y las dependencias internas del explotador de aeropuerto que soliciten tarjetas de identificación de personas o vehículos, deben notificar de manera expedita al departamento encargado de expedir las mismas, el extravío, robo o deterioro de los permisos otorgados a su personal.
 - (m) El explotador de aeropuerto debe realizar como medida de control de la calidad al sistema de emisión de tarjetas, auditorías aleatorias a fin de cotejar el total de tarjetas de identificación y tarjetas de vehículos emitidos con los que poseen los explotadores de aeronaves, empresas de servicios de seguridad, concesionarios y arrendatarios a fin de validar que los mismos notifiquen oportunamente tarjetas recuperadas o extraviadas de su personal.
 - (n) En caso de presentarse un hecho extraordinario, o evidenciarse a través de las actividades de control de calidad efectuadas por el explotador de aeropuerto, que el diez por ciento (10%) del total de tarjetas de identificación y tarjetas de vehículos emitidos se encuentren extraviados, el explotador de aeropuerto debe realizar las coordinaciones respectivas a fin de iniciar de manera inmediata la actualización y emisión del total de las tarjetas de identificación para evitar el ingreso de personas y vehículos no autorizados a las zonas de seguridad restringidas del aeródromo o aeropuerto.
 - (o) El explotador de aeropuerto debe desarrollar en su reglamento, las infracciones con sus respectivas sanciones de conformidad con lo establecido en el Ordenamiento Jurídico, tales como:
 - (1) Transferir el permiso a personas o vehículos no autorizados o distintos de su titular.
 - (2) Falsificación de permisos.
 - (3) Alteración del contenido e información en los permisos.
 - (p) 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.
 - (q) La validez de las TIAA permanente no debe ser mayor a dos (2) años, debiendo el Explotador de Aeropuerto, renovarlas a la culminación de ese periodo.

- (r) 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.
- (s) 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 la misma.
- (t) 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, de acuerdo a lo siguiente:
 - (1) 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.
 - (2) El explotador de aeropuerto o empresa que patrocine la visita deberá escoltar en todo momento a las personas portadores de tarjetas de visita, el número de personas que un escolta podrá controlar, debe estar dispuesto en el PSA del aeropuerto.
 - (3) El explotador de aeropuerto deberá completar un formulario de control que acompañe a la tarjeta de visita.
 - (4) El explotador de aeropuerto no expedirá tarjetas de visita a funcionarios a quienes se les haya otorgado previamente tarjetas permanentes o temporales.
- (u) 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.
- (v) Los permisos válidos para el uso en los aeropuertos son:
 - (1) Las credenciales oficiales emitidas a los inspectores designados por la AAC, que permitirán a dicho personal tener acceso a las partes pública y aeronáutica de los aeropuertos en cumplimiento de sus funciones.
 - (2) Las tarjetas de identificación de acceso aeroportuario emitidas a personas y vehículos por el explotador aeropuerto según lo establecido en su Programa de Seguridad y Reglamento de Tarjetas de Identificación.
 - (3) Los miembros de la tripulación de aeronaves comerciales en funciones deberán presentar la credencial de identificación de la línea aérea para ingresar a una zona de seguridad restringida.
- (w) 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.

107.417. 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, antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información.
- (b) El Explotador de Aeropuerto, debe realizar una verificación de antecedentes de las personas que se les renueve una TIAA permanente para acceder sin escolta a una ZSR.
- (c) La verificación de antecedentes de los solicitantes de una TIAA permanente, consta de la verificación de los antecedentes policiales y personales.

- (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 otorguen 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. 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.

107.419. Tarjetas de Identificación de Acceso Vehicular

- (a) Ningún vehículo puede ingresar y/o circular en una zona de seguridad restringida, sin contar visiblemente con la tarjeta de acceso vehicular correspondiente, otorgada por el Explotador de Aeropuerto.
- (b) El acceso a la parte aeronáutica, será permitido solo a aquellos vehículos directamente comprometidos con las operaciones del aeropuerto.
- (c) La solicitud de una TIAV, debe realizarla el empleador o propietario de dicho vehículo justificando la necesidad operacional de la circulación en la parte aeronáutica y las áreas a las cuales requiere acceso de acuerdo al Reglamento para la Emisión de Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario.
- (d) Las TIAV, deben contar con la siguiente información:
 - (1) Placa de Control del vehículo.
 - (2) Áreas de acceso permitidas.
 - (3) Periodo de validez.
 - (4) Nombre de la empresa o institución.
 - (5) Marca y color del vehículo.
- (e) La TIAV debe ser fijada permanentemente en la parte inferior del parabrisas.
- (f) El material y diseño de la TIAV, debe ser difícil de quitar, alterar o falsificar.
- (g) La TIAV, no exime que los ocupantes cuenten con la TIAA, ni de los controles de seguridad, que les permita ingresar a las áreas autorizadas al vehículo.
- (h) Las TIAV deben ser renovadas cada 12 (doce) meses de acuerdo a procedimiento establecido por el explotador del aeropuerto.

107.421. Inspección de 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,
- (b) El Explotador de Aeropuerto se asegurará de que se utilicen métodos de inspección 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.
- (c) 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 1 “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.
 - (6) Para el acceso de vehículos que transporten valores, el Explotador de Aeropuerto debe establecer acuerdos de responsabilidad en materia AVSEC.
- (d) 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.
- (e) La tripulación de las aeronaves que requieran ingresar a la zona de seguridad restringida, debe ser inspeccionada de acuerdo al método empleado para la inspección de pasajeros.
- (f) 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.
- (g) Los materiales y suministros del aeropuerto destinados a ser utilizados, vendidos o puestos a disposición de algún 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.
- (h) 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.
- (i) 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.

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

- (a) Concesionarios, restaurantes y empresas de aprovisionamiento de a bordo:

- (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.
- (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) Organizaciones, empresas y personal de aeropuerto:

Los responsables de las empresas u organizaciones 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.

- (1) El Explotador de Aeropuerto evaluará el requerimiento y si corresponde autorizará el ingreso y uso de estos artículos.
- (2) 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.

107.425. 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 1 “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.
- (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) Pasajeros diplomáticos,
 - (2) Pasajeros posiblemente perturbadores,
 - (3) Personas en custodia,
 - (4) Presos peligrosos, Deportados,
 - (5) Pasajeros inadmitidos,
 - (6) Bebés en sillas de ruedas, coches de bebés y niños (se requerirá el consentimiento del tutor o apoderado),
 - (7) Mujeres embarazadas, y

- (8) Pasajeros que por motivos religiosos soliciten una revisión en privado
- (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.

107.427. Denegación de ingreso a zonas de seguridad restringidas y estériles

- (a) Se negará el ingreso a las zonas de seguridad restringidas y estériles del aeropuerto 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.
- (b) Estarán exentas de la inspección el Presidente y Vicepresidente del Estado Plurinacional de Bolivia.

107.429. 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.

107.431. 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 1 “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.

107.433. 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 estado Plurinacional de Bolivia no se permiten los oficiales de seguridad de a bordo armados en vuelos comerciales.

- (c) A excepción de lo dispuesto en los literales (d) y (e) de la presente Sección, ninguna persona puede portar armas, explosivos u objetos prohibidos en las instalaciones del aeródromo o aeropuerto:
 - (1) Al iniciarse la inspección de la persona o de sus pertenencias antes de ingresar a una zona de seguridad restringida.
 - (2) Al ingresar a una zona de seguridad restringida o al encontrarse en la misma.
- (d) 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.
- (e) Ninguna persona puede portar o transportar explosivos, sustancias incendiarias, armas, armas de fuego, peligrosas o mortales, objetos punzantes o cortantes, material u objetos contundentes.
- (f) El explotador de aeropuerto, debe establecer en su PSA, los procedimientos para manipular y transportar armas de fuego en cumplimiento a la presente Reglamentación.
- (g) 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 riesgo al público en general y el mismo cuente con una unidad de descarga segura de armas o tubos de descarga balística.

107.435. 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 por cada sala de inspección en servicio.
 - (2) Un(a) Oficial de Seguridad para el control de acceso a la zona de seguridad restringida.
 - (3) Un(a) Operador(a) de rayos X en cada uno de los equipos instalados en la sala de inspección.
 - (4) Un(a) Oficial de Seguridad inspeccionar a las personas con detector de metales y vigilar el pórtico detector de metales en cada uno de los equipos instalados en la sala de inspección.
 - (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 en cada uno de los equipos instalados en la sala de inspección.
 - (6) Un(a) efectivo entrenado en tareas de Seguridad de la Aviación de la JESPA, como Oficial de cumplimiento de Ley por cada sala de inspección en servicio.
- (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, debiendo existir un lapso de 60 minutos antes de volver a interpretar imágenes de la máquina de rayos X o monitorear las imágenes del CCTV. 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.

107.437. 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) El 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.

107.439. Inspección aleatoria de pasajeros y no pasajeros

- (a) El Explotador de Aeropuerto, debe realizar una inspección con detector manual de metales o 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 1 “Categorización de aeropuertos” de la presente Reglamentación.
- (b) La inspección manual (cacheo) de los pasajeros, debe realizarla un oficial de la Policía Boliviana del mismo género que el pasajero.
- (c) La inspección manual (cacheo) de pasajeros puede realizarse en público o privado.
- (d) El explotador de aeropuerto debe asignar un lugar destinado a la inspección privada de los pasajeros, que evite la observación de las actividades de inspección desde el exterior. Cuando el aeropuerto cuente con un sistema CCTV, el lugar destinado a la inspección privada debe contar con una cámara integrada a dicho sistema que registre las actividades de inspección en privado. El área de inspección privada debe ser accesible para el ingreso de una persona en silla de ruedas.
- (e) El Explotador de Aeropuerto asegurará el uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar medidas de seguridad de la aviación.

107.441. 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 podrá 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.

107.443. 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, aborda una aeronave, el Explotador de Aeropuerto debe notificar al Explotador de Aeronaves afectada, para que realice una inspección completa de la cabina de pasajeros de la aeronave en cuestión.

107.445. Pasajeros en transbordo, transito o transferencia

- (a) Los pasajeros en transferencia o transbordo con destino internacional, deben desembarcar de la aeronave y ser inspeccionados antes de ingresar a la zona estéril para posteriormente embarcar en otra aeronave.
- (b) Los pasajeros en tránsito en vuelos internacionales podrán permanecer a bordo para continuar al aeropuerto de destino final dentro del país, si desembarcaran por razones técnicas, meteorológicas u otras, deberán ser conducidos a una sala de tránsito a fin de mantener su esterilidad.
- (c) Los pasajeros en tránsito de origen nacional con destino internacional, podrán permanecer a bordo para continuar al aeropuerto de destino fuera del país, siempre y cuando provengan de un aeropuerto Categoría "A".
- (d) Los pasajeros en transferencia o transbordo en vuelos nacionales provenientes de aeropuertos Categoría "A" o "B", podrán ingresar directamente a la sala de embarque a través de corredores estériles a fin de mantener su condición.
- (e) Los pasajeros en tránsito en vuelos nacionales provenientes de aeropuertos Categorías "A" o "B", podrán permanecer a bordo para continuar al aeropuerto de destino final dentro del país.
- (f) Los pasajeros en tránsito o transbordo en vuelos nacionales provenientes de aeropuertos Categorías "C", "D" y "E", deben desembarcar de la aeronave y ser inspeccionados antes de ingresar a una zona de seguridad restringida para posteriormente embarcar en una aeronave.

- (g) 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.

107.447. 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.

107.449. 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 4 “Elementos explosivos, materiales peligrosos, incendiarios o dispositivos destructivos” de la presente Reglamentación.
- (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 RAB 107 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 en forma trimestral a la AAC.
- (d) Los artículos prohibidos y restringidos decomisados en el puesto de inspección de pasajeros deben ser entregados oficialmente a la Policía Boliviana, para que esta 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 del aeropuerto.

107.451. Inspección del equipaje de bodega

- (a) En aeropuertos Categoría “A”, el Explotador de Aeropuerto realizará la inspección del 100% del equipaje de bodega que vaya a ingresar a la zona de seguridad restringida o embarcarse en una aeronave, empleando equipo de rayos X y otros métodos de inspección de acuerdo al nivel de riesgo del aeropuerto. La inspección del equipaje de bodega en aeropuertos de otras categorías debe realizarse de acuerdo al Apéndice 1 “Categorización de Aeropuertos” de la presente Reglamentación.
- (b) El explotador de aeropuerto se asegurará que el equipaje de bodega en tránsito, transferencia o transbordo de vuelos nacionales provenientes de aeropuertos categoría “C”, “D” y “E”, sean inspeccionados antes de embarcar en otra aeronave.

- (c) 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.
- (d) 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.
- (e) 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.
- (f) 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.
- (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 la continuidad de las operaciones.
- (h) Los operadores de las máquinas de rayos X realizará una rotación registrada después de cada 30 minutos de servicio en dicha función, debiendo existir un lapso de 60 minutos antes de volver a interpretar imágenes de la máquina de rayos X o monitorear las imágenes del CCTV.
- (i) El explotador de aeropuerto debe disponer de un número suficiente de equipos de inspección de rayos X para atender 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.

107.453. 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.

107.455. Personas perturbadoras

El explotador de Aeropuerto, debe establecer procedimiento para dar respuesta a debe estar capacitado y debe aplicar los procedimientos de respuesta para cada uno de los niveles de amenaza, conforme lo descrito en el Apéndice 5 “Procedimientos pasajeros perturbadores e insubordinados”, de la presente Reglamentación.

107.457. 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, 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, C, D y E.

Capítulo F: Equipamiento de Seguridad de la Aviación**107.501. Generalidades**

- (a) En el PSA, se detallará lo relativo al tipo, número y ubicación del equipo que se utiliza para aplicar las medidas preventivas de Seguridad de la Aviación.
- (b) El Explotador de Aeropuerto 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.
- (c) El equipamiento de seguridad a ser utilizado en un punto de control de inspección de pasajeros, equipaje de bodega, por parte del Explotador de Aeropuerto, deben estar conforme a lo descrito en el Apéndice 1 “Categorización de Aeropuertos”, de la presente Reglamentación.
- (d) El Explotador de Aeropuerto debe llevar un registro de las pruebas y del mantenimiento de todos los equipos de seguridad.
- (e) 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.
- (f) 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.

107.503. 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 Capítulo F “Equipos de Seguridad de la aviación”, 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 de todos los detectores de metales de pórtico del aeropuerto.

107.507. 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 Capítulo F “Equipos de Seguridad de la aviación”, 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.

107.509. Equipos de rayos X

- a) El equipo de rayos X para equipaje de mano, equipaje de bodega, 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 Capítulo F “Equipos de Seguridad de la aviación”, 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 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.
- g) El personal que cumpla funciones como Operador de rayos X, debe someterse a un examen médico visual, cada doce (12) meses.
- h) 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.

107.511. 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 de bodega, el proceso de recolección de muestras incluirá la toma de muestras dentro y fuera del equipaje o bulto, así como de su contenido.

107.513. 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 1000 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 G: Clasificación, competencias y parámetros de trabajo del personal de Seguridad de la Aviación**107.601. Clasificación del personal de Seguridad de la Aviación**

- (a) El Explotador de Aeropuerto debe contar con el siguiente personal AVSEC:
 - (1) Un (1) Coordinador(a) de Seguridad de la Aviación.
 - (2) Supervisores(as) de Seguridad.
 - (3) Operadores(as) de rayos X.
 - (4) Oficiales de Seguridad (personal masculino y femenino)
- (b) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo debe contar con el siguiente personal AVSEC:
 - (1) Un (1) Coordinador(a) de Seguridad de la Aviación.
 - (2) Oficiales de Seguridad

107.603. Competencias del personal de Seguridad de la Aviación

- (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 PSA, PSATM y la presente Reglamentación.

107.605. Parámetros generales de trabajo para el personal de Seguridad de la Aviación

- (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 recibida instrucción apropiada.
- (b) El Explotador de Aeropuerto no podrá emplear a personal de Seguridad de la Aviación, a no ser que la persona:
 - (1) Haya pasado por un proceso de selección interno, para desarrollar funciones de Seguridad de la Aviación;
 - (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, 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, 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, que no haya cumplido con (a), (b) y (c).

107.607. Parámetros específicos de trabajo para el personal de Seguridad de la Aviación

- (a) Coordinador(a) de Seguridad.

- (1) El explotador de aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo debe designar ante la AAC, un Coordinador de Seguridad, que cumpla con lo establecido en la presente Sección, con poder de decisión y quien será el responsable de la seguridad del aeropuerto. La designación debe incluir el nombre del Coordinador de Seguridad, así como una descripción de la manera en la cual se contactará durante las veinticuatro (24) horas del día.
- (2) El explotador de aeropuerto o proveedor de servicios de tránsito aéreo debe designar por escrito una persona que supla al Coordinador de Seguridad del aeropuerto, quien debe cumplir con el perfil establecido en el párrafo (b) de la presente Sección. Esta persona apoyará constantemente al Coordinador de Seguridad del aeropuerto en las operaciones de seguridad de la aviación, y cubrirá las funciones del Coordinador de Seguridad a falta de éste.
- (3) El Coordinador de Seguridad servirá como contacto principal para efectos de las actividades inherentes a la seguridad y a las comunicaciones con la Unidad de Seguridad de la Aviación de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad.
- (4) Toda persona designada como Coordinador de Seguridad, debe cumplir con los siguientes requisitos:
 - (i) Poseer antecedentes profesionales en materia de seguridad, contra los actos de interferencia ilícita en el ámbito de la Aviación Civil.
 - (ii) Demostrar haber recibido capacitación en materia de Seguridad de la Aviación (AVSEC), de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la AAC.
 - (iii) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión o gestión de la Seguridad de la Aviación.
 - (iv) Esté familiarizado con las operaciones del aeropuerto.
 - (v) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Seguridad, el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, y el Plan de Contingencias del aeropuerto.
 - (vi) (Esté familiarizado con las leyes y Reglamentación Aeronáutica Boliviana aplicable en materia de Seguridad de la Aviación (AVSEC).
- (5) Corresponden al Coordinador de Seguridad, las siguientes responsabilidades:
 - (i) Señalar las discrepancias, deficiencias y errores en las medidas de seguridad del explotador aeropuerto, explotadores de aeronaves, organismos de Seguridad de Estado, correo y otras organizaciones que realicen operaciones en el aeropuerto, recomendando las medidas para ser corregidos.
 - (ii) Tomar las medidas necesarias para corregir las fallas en materia de seguridad en el aeropuerto.
 - (iii) Evaluar de forma regular la necesidad de personal para atender de forma eficaz y eficiente el volumen de las operaciones de seguridad que se desarrollan en el aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad, y teniendo en cuenta las necesidades de administración del recurso humano.
 - (iv) Participar en el equipo de planificación y diseño de aeropuerto.
 - (v) Modificar cuando se requiera, el Programa de Seguridad de Aeropuerto, el Programa de Instrucción en Seguridad o el Plan de Contingencias del Aeropuerto, para corregir las deficiencias en estos y cubrir las necesidades en materia de seguridad, de acuerdo a lo establecido en la sección 107.307 del presente Reglamento.
 - (vi) Garantizar que el Programa de Seguridad se mantenga actualizado y aprobado por la AAC.
 - (vii) Supervisar y vigilar el cumplimiento del PSA o PSATM.
 - (viii) Mantener comunicación eficaz entre el aeropuerto y otros Organismos de Seguridad de Estado.
 - (ix) Estimular el conocimiento del concepto de seguridad y la vigilancia en todas las personas que laboren en el aeropuerto.

- (x) Garantizar que las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en el aeropuerto o dependencia ATS, reciban la capacitación adecuada.
- (xi) Garantizar la inspección de los pasajeros, del equipaje de mano y de bodega, a fin de lograr que dichas actividades se efectúen de forma completa y eficaz.
- (xii) Mantener una relación de todos los actos o tentativas de actos de interferencia ilícita ocurridos en el aeropuerto, así como de todas las armas, objetos prohibidos y artefactos peligrosos detectados durante la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano y reportarlas a la DGAC.
- (xiii) Iniciar las indagaciones, tan pronto como se tenga conocimiento o sospeche sobre actos o tentativas de actos de interferencia ilícita, con el objeto de obtener la información que pueda indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar un evento similar a futuro.
- (xiv) Preparar los planes de contingencia del aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.
- (xv) Conformar el Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación del aeropuerto.
- (xvi) Garantizar la disponibilidad de los medios eficaces para hacer frente a las amenazas y sucesos que pongan en peligro la Seguridad de la Aviación.
- (xvii) Efectuar evaluaciones de riesgos conforme a lo establecido en el presente Reglamento.
- (xviii) Evaluar las situaciones en las que considere que el nivel de amenaza deba ser aumentado y proponer a la AAC la adopción de medidas de seguridad especiales.

(b) Supervisor(a) de Seguridad.

- (1) El explotador de aeropuerto, al momento de designar a una persona como supervisor de seguridad, debe:
 - (i) Designar por escrito los supervisores de seguridad, para cuyo cargo deberán demostrar una experiencia no menor de tres (03) años en el área de seguridad de la aviación.
 - (ii) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703
 - (iii) Disponer de una cantidad suficiente de supervisores de seguridad, que permitan atender de manera eficiente la coordinación y supervisión del volumen total de las operaciones de seguridad en el aeródromo o aeropuerto, considerando los aspectos de administración del recurso humano.
- (2) El explotador de aeropuerto debe establecer dentro de su Programa de Seguridad las responsabilidades y funciones atribuidas a los supervisores de seguridad, entre ellas:
 - (i) Supervisar el adecuado desarrollo de las operaciones de seguridad del aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad.
 - (ii) Vigilar y coordinar la distribución del trabajo de los oficiales de seguridad utilizados en las labores de seguridad.
 - (iii) Tomar las decisiones necesarias a fin de solventar las posibles deficiencias encontradas en la aplicación de los controles y medidas de seguridad durante las operaciones del explotador de aeropuerto.
 - (iv) Reportar inmediatamente al Coordinador de seguridad del explotador de aeropuerto, las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades asignadas.
- (3) El explotador de aeropuerto no asignará otras actividades a un supervisor de seguridad durante el cumplimiento de sus funciones, que pudieran afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.
- (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) Deben cumplir con las cualificaciones para ocupar el puesto, que se encuentran descritas en el “Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación– PNISA”, 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.
 - (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 "Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación– PNISA".
- (d) Oficiales de Seguridad.
- (1) Cumplir con lo establecido en la Sección 107.703.
 - (2) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe designar Oficiales de Seguridad, que apliquen los procedimientos descritos en el PSA o PSATM..
 - (3) No podrán ejercer otra función que no esté relacionada con la Seguridad de la Aviación.
 - (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 "Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación".

Capítulo H: Contratación, Certificación y Renovación del personal de Seguridad de la Aviación, causales para la suspensión o pérdida de Certificación, Control y Fiscalización.

107.701. Requisitos para la contratación del personal de Seguridad de la Aviación.

- (a) El Explotador de Aeropuerto y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo pueden contratar a la persona que cumpla con los siguientes requisitos:
 - (1) Ser boliviano
 - (2) Poseedor de cédula de identidad u otro documento de identidad (vigente).
 - (3) Libreta de Servicio Militar (varones).
 - (4) Título de Bachiller.
 - (5) A partir del 1 de agosto de 2024, Título de Técnico Superior o Licencia Aeronáutica.
 - (6) A partir del 1 de agosto de 2024, acreditar Nivel 2 o superior en competencia lingüística en idioma inglés, para explotadores de Aeropuertos Categoría A.
 - (7) Tener dominio oral y escrito del idioma español.
 - (8) 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.
 - (9) Formación requerida de acuerdo al “Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación – PNISA”.
 - (10) Verificación de antecedentes personales y laborales, por parte del Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.

Nota 1: El Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, conforme a su reglamento interno de contrataciones, podrá solicitar otros requisitos adicionales.

107.703. Cursos reconocidos por la DGAC para Certificación de Personal de Seguridad de la Aviación

- (a) El postulante podrá obtener la certificación en al menos uno de los siguientes cursos:
 - (1) Curso de Instrucción Básica para el Personal Responsable de la Seguridad de aeropuerto.
 - (2) Curso de Instrucción Básica para el Personal Responsable de la Seguridad de Línea Aérea.
 - (3) Curso de Instrucción Básica para el Personal de Seguridad de Empresas de Aprovisionamiento de a bordo.
 - (4) Curso de Instrucción para Operadores de Rayos X.
 - (5) Curso de Instrucción para Supervisores de Seguridad de la Aviación.
 - (6) Curso de Instrucción sobre Seguridad de la Aviación de la Carga y Correo.
 - (7) Curso para Instructores en Seguridad de la Aviación.

107.705. Certificación, Renovación de Oficiales de Seguridad de la Aviación, Operadores de rayos X y Supervisores de Seguridad de la Aviación

- (a) Para la Certificación del personal de Seguridad de la Aviación del Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, se 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) A partir del 1 de agosto de 2024, copia legalizada del Título de Técnico Superior o Licencia Aeronáutica.

- (vi) A partir del 1 de agosto de 2024, acreditar al menos Nivel 2 o superior en competencia lingüística de la OACI en idioma inglés ante un Centro Autorizado por la DGAC, para explotadores de Aeropuertos Categoría A.
- (vii) Tener dominio oral y escrito del idioma español.
- (viii) Fotocopia a color de certificado del curso en Seguridad de la Aviación AVSEC, al cual desea certificar. El curso debe haber sido autorizado por la DGAC o proporcionado por centros de entrenamiento reconocidos por la OACI, Autoridades de Aviación Civil o la OACI.
- (ix) Certificado original vigente 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 sin antecedentes policiales.
- (x) Certificado de Trabajo
- (xi) Declaración por parte del Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, que la persona cumple con los requisitos de contratación establecidos en la RAB 107 y experiencia descrita en el PNISA.
- (xii) Registro de notas, debidamente validadas por el Instructor AVSEC a cargo de la capacitación teórica.
- (xiii) 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.
- (xiv) Fotografía digital a color con fondo blanco, tamaño 3 x 3 cm.
- (xv) Comprobante de depósito de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Ingresos por Servicios Aeronáuticos (RIPSA).

(2) Procedimiento.

El Explotador de Aeropuerto o el 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 Oficiales de Seguridad de la Aviación, Operadores de Rayos X y Supervisores de Seguridad de la Aviación. Adjuntando, la documentación descrita en la sección a. (1) de la presente Sección, la cual debe estar foliada y tener el índice correspondiente.

- (i) La Unidad de Seguridad de la Aviación de la DGAC, realizará una verificación de los documentos entregados por el Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
 - (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 cinco (5) días hábiles, para su corrección por parte del Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, quien deberá remitir las correcciones correspondientes dentro de los treinta (15) días calendario de haber recibido la notificación, de otro modo, el trámite será cancelado y se deberá iniciar una nueva 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, vigente por dos (2) años.
- (b) Para la Renovación del Certificado del personal de Seguridad de la Aviación del Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, deberá cumplir con lo siguiente:

(1) Requisitos.

- (i) Hoja de vida actualizada.
- (ii) Fotocopia a color de la cédula de identidad (vigente).
- (iii) A partir del 1 de agosto de 2024, copia legalizada del Título de Técnico Superior o Licencia Aeronáutica.

- (iv) A partir del 1 de agosto de 2024, acreditar al menos Nivel 2 o superior en competencia lingüística de la OACI en idioma inglés ante un Centro Autorizado por la DGAC, para explotadores de Aeropuertos Categoría A.
- (v) Fotocopia a color del Certificado o Certificados de los Cursos de refrescamiento en Seguridad de la Aviación AVSEC, a los cuales se desea renovar el Certificado. Los cursos deben haber sido autorizados por la Unidad de Seguridad de Aviación Civil de la DGAC.
- (vi) Certificado original y vigente 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 sin antecedentes policiales.
- (vii) Registro de notas, debidamente validadas por el instructor AVSEC a cargo de la capacitación teórica.
- (viii) Fotografía digital a color con fondo blanco, tamaño 3 x 3 cm.
- (ix) Comprobante de depósito de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Ingresos por Servicios Aeronáuticos (RIPSA).

(2) Procedimiento.

- (i) Treinta (30) días hábiles antes de expirar la certificación correspondiente Oficiales de Seguridad de la Aviación, Operadores de Rayos X y Supervisores de Seguridad de la Aviación, el Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, debe presentar una nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la respectiva Renovación. Adjuntando, la documentación descrita en la sección (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 Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
- (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 cinco (5) días hábiles para su corrección del Explotador de Aeropuerto o el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, quien deberá remitir las correcciones correspondientes dentro de los quince (15) días calendario de haber recibido la notificación, de otro modo, el trámite será cancelado y se deberá iniciar una nueva solicitud de Renovación.
- (iv) Cumplidos los requisitos, se renovará el Certificado por un periodo de dos (2) años.

107.707. Causales para la pérdida o suspensión de la Certificación

- (a) El poseedor de una Certificación como Oficial de Seguridad de la Aviación, Operadores de Rayos X y Supervisores de Seguridad de la Aviación, 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 de forma continua en un periodo de seis (6) meses calendario, debiendo solicitar una certificación tal como se indica en la sección 107.805 (a) de la presente Reglamentación.
- (b) El poseedor de una Certificación como Oficial de Seguridad de la Aviación, Operadores de Rayos X y Supervisores de Seguridad de la Aviación, perderá la misma si no ha cumplido con lo establecido en la sección 107.805 (b) de la presente Reglamentación.
- (c) En caso de detectarse, mediante actividades de fiscalización de seguridad de la aviación, el incumplimiento en la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en la presente reglamentación y en el PSA o el PSATM que pongan en riesgo la seguridad, el Inspector AVSEC de la DGAC, procederá a la suspensión temporal inmediata e iniciará un proceso de investigación.
- (d) En caso de detectarse incumplimiento en la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en la presente reglamentación y en el PSA o el PSATM, la DGAC procederá a la suspensión temporal e iniciará una causa ante la Comisión de Faltas y Sanciones.

- (e) En caso de que la Comisión de Faltas y Sanciones establezca la suspensión temporal o revocación definitiva de la Certificación.

107.709. Control y Fiscalización

Para fines de control y fiscalización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, todo el personal de Seguridad de la Aviación Certificado, debe portar su Certificación otorgada por la DGAC, al momento de cumplir sus funciones.

107.711. Certificación, Renovación y Habilitación de Nueva Especialidad de Instructor en Seguridad de la Aviación

(a) Certificación

(1) Requisitos

- (i) Hoja de vida actualizada.
- (ii) Fotocopia a color de la cédula de identidad (vigente).
- (iii) Fotocopia del título de bachiller.
- (iv) Fotocopia a color de la libreta militar (varones).
- (v) A partir del 1 de agosto de 2024, Copia legalizada del Título de Técnico Superior o Licencia Aeronáutica.
- (vi) A partir del 1 de agosto de 2024, acreditar al menos Nivel 2 o superior en competencia lingüística de la OACI en idioma inglés ante un Centro Autorizado por la DGAC.
- (vii) Fotocopia del Certificado del Curso de Técnicas de Instrucción - Inicial o Recurrente, realizado en el último año, en el INAC.
- (viii) Certificado del "Curso Instructores en Seguridad AVSEC", emitido por el INAC o centros de entrenamiento reconocidos por la OACI, realizado dentro de los últimos dos años.
- (ix) Certificado del Curso Teórico de la especialidad en la que se pretende habilitar (realizado dentro de los últimos dos años)
- (x) Experiencia de trabajo en Seguridad de la Aviación AVSEC, mínima de cinco (5) años, demostrados con certificados de trabajo.
- (xi) Fotografía digital a color con fondo blanco tamaño 3 x 3 cm.
- (xii) Comprobante de depósito de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Ingresos por Servicios Aeronáuticos (RIPSA).

(2) Procedimiento

- (i) El solicitante a una Certificación de Instructor de Seguridad de la Aviación, deberá presentar nota dirigida al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la Certificación como Instructor AVSEC, adjuntando la documentación descrita en el punto 1) de esta Sección, la cual debe estar foliada y tener el índice correspondiente.
- (ii) La Unidad de Seguridad de la Aviación de la DGAC, realizará la verificación de los documentos entregados por el postulante.
- (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 cinco (5) días hábiles, para su corrección por parte del postulante, quien deberá remitir las correcciones correspondientes dentro de los treinta (30) días calendario de haber recibido la notificación, de otro modo, el trámite será cancelado y se deberá iniciar una nueva solicitud de Certificación.
- (iv) Habiendo cumplido con todos los requisitos, se fijará fecha para el examen teórico en el Instituto Nacional de Aviación Civil, en un plazo no mayor a los quince (15) días hábiles, conforme a lo siguiente:
 - (A) El examen teórico se desarrollará en la modalidad presencial.

- (B) El postulante debe obtener una calificación mínima de 80%, para aprobar el examen teórico.
- (C) En caso de reprobación este examen, se autorizará una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores.
- (D) Si el postulante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, quedando el trámite cancelado, el postulante podrá iniciar una nueva solicitud pasados seis (6) meses calendario después de haber recibido la nota de reprobación.
- (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 hábiles, conforme a lo siguiente:
 - (A) El examen práctico se desarrollará en la modalidad presencial.
 - (B) 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.
 - (C) El Tribunal Evaluador (Un representante de la DGAC, un representante del INAC y un invitado externo), elegirá un módulo del Curso AVSEC de la especialidad solicitada, para que el postulante exponga en la evaluación práctica.
 - (D) El Tribunal Evaluador determinará un tiempo entre treinta (30) y cuarenta y cinco (45) minutos para que el postulante pueda realizar su presentación.
 - (E) Concluida la presentación del postulante, el Tribunal Evaluador realizará preguntas al postulante.
 - (F) El postulante debe obtener una calificación mínima de 80 %, en el examen práctico.
- (vi) 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 postulante debe obtener una calificación mínima de 80%, en la segunda instancia del examen práctico.
 - (C) Si el postulante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, quedando el trámite cancelado, el postulante podrá iniciar una nueva solicitud pasados seis (6) meses calendario después de haber recibido la nota de reprobación.
- (vii) Finalmente, y cumplido todo lo anterior en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, la Dirección General de Aeronáutica Civil, emitirá la certificación como Instructor AVSEC con la especialidad solicitada, vigente por dos (2) años.

(b) Renovación.

(1) Requisitos.

- (i) Hoja de vida actualizada.
- (ii) Fotocopia a color de cédula de identidad (vigente).
- (iii) Fotocopia a color de la certificación actual (vigente o expirada)
- (iv) Fotocopia del Certificado del Curso de Técnicas de Instrucción Recurrente, realizado dentro de los últimos dos (2) años en el INAC.
- (v) Fotocopia de Certificado del "Curso Recurrente para Instructores en Seguridad AVSEC" realizado dentro de los últimos dos (2) años en el INAC.
- (vi) Certificado o documentación equivalente de los cursos especificados en la sección 107.803, impartidos dentro de los últimos dos (2) años en la especialidad a renovar, aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (vii) Fotografía digital a color con fondo blanco, tamaño 3x3 cm.
- (viii) Comprobante de depósito de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Ingresos por Servicios Aeronáuticos (RIPSA).

(2) Procedimiento.

- (i) El postulante a una Renovación del Certificado como Instructor AVSEC, debe dirigir nota al Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, solicitando la Renovación del Certificado como Instructor AVSEC adjuntando la documentación descrita en el punto (b) (1), la cual debe estar foliada y tener el índice correspondiente.
 - (ii) La DGAC, realizará una verificación de los documentos entregados por el postulante, cumplidos los requisitos se renovará el Certificado como Instructor AVSEC, por un periodo de dos (2) años.
 - (iii) De existir una discrepancia o incumplimiento de los requisitos, se notificará en forma escrita y se devolverá la documentación presentada en un plazo de cinco (5) días hábiles, para su corrección por parte del postulante, quien deberá remitir las correcciones correspondientes dentro de los treinta (30) días calendario de haber recibido la notificación, de otro modo, el trámite será cancelado y se deberá iniciar una nueva solicitud de Certificación.
- (3) Procedimiento en el caso de Renovación de habilitación sin haber impartido instrucción.
- (i) Si el poseedor de la certificación dispone de otras habilitaciones de otras especialidades AVSEC especificadas en la sección 107.803, en las cuales no haya impartido instrucción en la especialidad en el último año, podrá solicitar una evaluación teórica ante la DGAC de acuerdo a lo siguiente:
 - (A) Se fijará fecha para el examen teórico en el Instituto Nacional de Aviación Civil, en un plazo no mayor a los quince (15) días hábiles.
 - (B) El examen teórico se desarrollará en la modalidad presencial.
 - (C) El postulante debe obtener una calificación mínima de 80 %, para aprobar el examen teórico.
 - (D) Si el postulante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, perdiendo la habilitación y debiendo esperar seis (6) meses para iniciar un nuevo proceso de acuerdo a la Sección (c) Habilitación para nueva especialidad.
 - (4) Finalmente, y cumplido todo lo anterior en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, la Dirección General de Aeronáutica Civil renovará el Certificado como Instructor AVSEC con la especialidad solicitada.
- (c) Habilitación para nueva especialidad.
- (1) Requisitos.
- (i) Fotocopia a color de Certificación de Instructor AVSEC (vigente).
 - (ii) A partir del 1 de agosto de 2024, Copia legalizada del Título de Técnico Superior o Licencia Aeronáutica.
 - (iii) A partir del 1 de agosto de 2024, acreditar al menos Nivel 2 o superior en competencia lingüística de la OACI en idioma inglés ante un Centro Autorizado por la DGAC.
 - (iv) Fotocopia del Certificado del Curso Recurrente en Técnicas de Instrucción, realizado dentro de los últimos dos (2) años en el INAC.
 - (v) Fotocopia de Certificado del “Curso Recurrente para Instructores en Seguridad AVSEC” realizado dentro de los últimos dos (2) años en el INAC.
 - (vi) Certificado del Curso de la especialidad que se pretenda habilitar, cursado dentro de los últimos dos años.
 - (vii) Comprobante de depósito de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Ingresos por Servicios Aeronáuticos (RIPSA).
- (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 punto (c) (1).
 - (ii) La DGAC, realizará una verificación de los documentos entregados por el postulante.
 - (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 cinco (5) días hábiles, para su corrección por parte del postulante, quien deberá remitir las correcciones correspondientes dentro de los treinta (30) días calendario de haber recibido la notificación, de otro modo, el trámite será cancelado y se deberá iniciar una nueva solicitud de Certificación.
 - (iv) Habiendo cumplido con los requisitos, se fijará fecha para el examen teórico en el Instituto Nacional de Aviación Civil, conforme a lo siguiente:
 - (A) El examen teórico se desarrollará en la modalidad presencial.
 - (B) El postulante debe obtener una calificación mínima de 80%, para aprobar el examen teórico.
 - (C) En caso de reprobación este examen, se autorizará una segunda instancia a los quince (15) días hábiles posteriores.
 - (D) Si el postulante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, quedando el trámite cancelado, el postulante podrá iniciar una nueva solicitud pasados seis (6) meses calendario después de haber recibido la nota de reprobación.
 - (v) En caso de haber aprobado el examen teórico, estará habilitado para el examen práctico, conforme a lo siguiente:
 - (A) El examen práctico se desarrollará en la modalidad presencial.
 - (B) 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.
 - (C) El Tribunal Evaluador (Un representante de la DGAC, un representante del INAC y un invitado externo) elegirá un módulo del Curso AVSEC de la especialidad solicitada.
 - (D) El Tribunal Evaluador determinará un tiempo entre treinta (30) y cuarenta y cinco (45) minutos para que el postulante pueda realizar su presentación.
 - (E) Concluida la presentación del postulante, el Tribunal Evaluador realizará preguntas al postulante.
 - (F) El postulante debe obtener una calificación mínima de 80%, en el examen práctico.
 - (G) 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.
 - (vi) 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.
 - (C) Si el postulante reprueba la segunda instancia, se registrará la reprobación y se rechazará la solicitud mediante una notificación escrita, quedando el trámite cancelado, el postulante podrá iniciar una nueva solicitud pasados seis (6) meses calendario después de haber recibido la nota de reprobación.
- (3) Finalmente, y cumplido todo lo anterior en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, la Dirección General de Aeronáutica Civil, incluirá especialidad solicitada en la certificación del Instructor AVSEC.

107.713. Procesos de Certificación, Renovación y Habilitación de Nueva Especialidad de Instructor AVSEC de personal dependiente de la DGAC

El personal de Instructores AVSEC de la DGAC cumplirá todos los requisitos especificados en la sección 107.811 párrafos (a) (b) y (c), estando los procesos de evaluación teórica y práctica a cargo del Área de Capacitación de la DGAC.

107.715. 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 los dos (2) últimos años.
- (b) De encontrarse cualquier documentación fraudulenta presentada ante la DGAC para la Certificación de Instructor o habilitación en especialidad en el proceso de Renovación.

107.717. Control y fiscalización

Para fines de control y fiscalización de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Instructor en Seguridad de la Aviación, debe portar su Certificación otorgada por la DGAC, al momento de impartir Instrucción.

107.719. Extravío, robo o deterioro de certificación del personal o instructor de Seguridad de la Aviación

En caso de extravío, robo o deterioro de una certificación del personal o del instructor de Seguridad de la Aviación, 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 y Comprobante de depósito de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Ingresos por Servicios Aeronáuticos (RIPSA).

Capítulo I: Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación**107.801. Programa de instrucción**

- (a) El explotador de aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deberá desarrollar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Instrucción en materia de seguridad de la Aviación de acuerdo a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación.
- (b) Dentro del programa de instrucción se especificará en detalle el contenido, duración, el mantenimiento de los registros de instrucción y el responsable de la capacitación AVSEC en el explotador del aeropuerto o proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
- (c) El Programa de Instrucción será presentado en un ejemplar separado del Programa de Seguridad para la correspondiente evaluación y aprobación por parte de la AAC.
- (d) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 107.305 y 107.307, respectivamente, del presente Reglamento.

107.803. 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 o Material didáctico Curso convencional que será utilizado, los cuales deben estar actualizados y adecuados a la normativa nacional.
- e) Especificar la nómina y la cantidad de participantes (deben estar comprendidos en un rango, como máximo de veinticinco (25)).
- f) Los cursos iniciales o de refrescamiento de Seguridad de la Aviación, 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) Los cursos deben realizarse en la modalidad e-learning sincrónica
 - (ii) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deberá proveer a la DGAC los privilegios para supervisar las actividades en la plataforma tecnológica que se utilice, de no ser así, solamente podrá desarrollar instrucción presencial.
 - (iii) Las plataformas o sistemas a utilizarse por parte de las entidades reguladas para el desarrollo de los cursos virtuales deben tener las siguientes características:

- (A) Acceso controlado al contenido del curso, por parte de los participantes del curso (ej. verificación de usuario y contraseña), Capacidad de integrar audio, video, imagen, texto o un enlace de página web en las pantallas de visualización del instructor y del alumno,
- (B) Poner a disposición de los participantes del curso, los recursos para el aprendizaje (ej. material autorizado),
- (C) Trazabilidad sobre la actividad de los participantes del curso (ej. tiempo de inicio y cierre de sesión por usuario),
- (D) Capacidad para que los participantes del curso puedan interactuar con el instructor a través de mensajes de texto y/o audio (ej. chat, foro) y descargar los registros de estos sucesos,
- (E) Realizar encuestas y exámenes a los participantes,
- (F) Implementar mecanismos de seguridad que prevenga el acceso de personas no autorizadas a participar del curso (ej. código de acceso, invitación a través de cuenta de correo, etc.).

107.805. Procedimiento para aprobación de cursos

- (a) El Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo 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) La Unidad de Seguridad de la Aviación de la DGAC, realizará una verificación de la solicitud presentada.
- (c) 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 o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, quien iniciará un nuevo proceso de solicitud.
- (d) Habiendo cumplido con los requisitos, la Dirección General de Aeronáutica Civil, aprobará oficialmente la realización del curso.

107.807. Fiscalización de cursos de Seguridad de la Aviación

- (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 o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, 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.

107.809. Registro de certificados de cursos de Seguridad de la Aviación

- (a) Una vez concluido el curso de Seguridad de la Aviación, el Explotador de Aeropuerto o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo 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 o Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo, quien iniciará un nuevo proceso de registro.
- (c) Concluido este proceso, la DGAC a través de la Unidad de Seguridad de la Aviación 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.

107.811. Entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT)

- (a) Antes de que el personal de seguridad de la aviación, desempeñe o realice cualquier tarea y/o función descrita en programa de seguridad aprobado por la DGAC; las entidades reguladas deben asegurar que dicho personal haya culminado de manera satisfactoria, el entrenamiento práctico en el trabajo (OJT), de acuerdo a lo descrito en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación según corresponda.
- (b) El personal designado para recibir entrenamiento práctico en el puesto de trabajo estará bajo la supervisión de un mentor.
- (c) Los mentores asignados para la ejecución del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben:
 - (1) Tener experiencia en el área de Seguridad de la Aviación,
 - (2) Desempeñarse como supervisores, coordinadores de seguridad, o cargos similares, y
 - (3) Haber recibido una inducción relacionada con los procesos de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo.
- (d) Para desarrollar los períodos de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, debe preverse el cumplimiento de las siguientes condiciones básicas:
 - (1) Los mentores tendrán a su cargo un grupo no mayor de cinco (5) alumnos al mismo tiempo para cumplir los períodos de entrenamiento práctico en el trabajo.
 - (2) Durante el entrenamiento en el trabajo el mentor debe completar el formulario designado a tal efecto donde se registre el desarrollo y cierre de cada tarea incluida dentro del entrenamiento en el trabajo y que sea solicitada como tal en el formulario antes mencionado.
 - (3) Finalizada la capacitación práctica el mentor completará la documentación que certifica el entrenamiento en el trabajo con sus observaciones finales sobre esta etapa de la capacitación y entregar esta documentación a la dependencia responsable de la capacitación del explotador de aeropuerto o proveedor de servicios de tránsito aéreo.

107.813. Evaluación de los resultados de la instrucción

- (a) El propósito de la evaluación es confirmar que tanto los objetivos generales, así como los objetivos específicos de instrucción han sido alcanzados, es decir, que la capacitación ha sido eficiente y eficaz. El Programa de Instrucción en materia de Seguridad, debe establecer en detalle los procesos de evaluación del personal instruido, a efecto de obtener los resultados de las evaluaciones teóricas y/o prácticas, el instructor o mentor de cada área debe asegurarse de que la evaluación del personal se lleve a cabo a fin de determinar el nivel de competencia alcanzado.
- (b) En el caso que se haya detectado no conformidades, los encargados de la instrucción deben proponer las acciones correctivas tendientes a mejorar los resultados de la capacitación. Para esto se deben considerar evaluaciones en las cuales se apliquen instrumentos tales como la observación

de la actuación del alumno, trabajos de investigación, exposiciones, trabajos prácticos, informes, entrevistas, pruebas escritas, orales y prácticas o la combinación de varias de estas.

- (c) La calificación mínima establecida para aprobar es de 80% sobre 100 %. En el caso que un participante no apruebe una evaluación, de un determinado módulo de un curso se acordará con el instructor una nueva y única evaluación. Si después de la evaluación de reparación el participante no aprueba el curso, el instructor debe elaborar un informe indicando las razones por las cuales no se cumplió el objetivo previsto.
- (d) En el caso que el participante no apruebe el entrenamiento práctico en el puesto del trabajo, el instructor y el mentor decidirá si se requiere algún entrenamiento adicional, ya sea teórico o práctico y debe establecer el tiempo de repetición necesario para completar el entrenamiento.

107.815. Registros de la instrucción

- (a) El Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deben establecer un sistema de registro y archivo de su personal, para guardar información respecto a lista de asistencia, calificaciones, exámenes, constancia de capacitación, certificación de fin de curso, así como las evaluaciones de los cursos recurrentes del personal.
- (b) El Explotador de Aeropuerto y Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo podrán utilizar los formularios descritos en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación, o generar sus propios registros de capacitación con el objeto de proveer una evidencia documentada del proceso de la instrucción que se imparte en la organización.
- (c) Todo archivo o registro debe mantener un expediente por cada uno de los alumnos con constancia de Certificación de Fin de curso, donde se detalle:
 - (1) Nombre de la empresa.
 - (2) Nombre y apellidos completo del estudiante.
 - (3) Nombre de la categoría del entrenamiento impartido.
 - (4) Horas totales del entrenamiento.
 - (5) Fechas de inicio y finalización.
 - (6) Sello y firma del instructor y/o encargado de la instrucción autorizado.

Capítulo J: Control de calidad de la Seguridad de la Aviación**107.901. Programa de Control de Calidad Interno**

- (a) El explotador aeropuerto deberá desarrollar, implementar y mantener actualizado un Programa de Control de Calidad en seguridad de la Aviación, el cual será presentado a la AAC para su evaluación y aprobación.
- (b) El Programa de Control de Calidad en seguridad de la Aviación será presentado en un documento aparte del Programa de Seguridad, de acuerdo a lo establecido en Programa Nacional de Control de Calidad.
- (c) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Control de Calidad en seguridad de la aviación, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 107.305 y 107.307 del presente Reglamento.
- (d) La persona designada como responsable de gestionar el Control de la Calidad debe:
 - (1) Cumplir con el siguiente perfil:
 - (i) Poseer antecedentes profesionales en materia de seguridad, contra los actos de interferencia ilícita en el ámbito de la Aviación Civil.
 - (ii) Demostrar haber recibido capacitación en materia de Seguridad de la Aviación (AVSEC) y control de calidad, de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la AAC.
 - (iii) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión o gestión de la Seguridad de la Aviación.
 - (iv) Esté familiarizado con las operaciones de un aeródromo o aeropuerto.
 - (2) Asegurar la implementación y la actualización del Programa de Control de la Calidad en seguridad de la Aviación;
 - (3) Elaborar la programación anual de actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
 - (4) Mantener informada a la alta gerencia, del rendimiento del Programa de control de calidad.
 - (5) Implementar medidas que brinden un ambiente seguro para el desarrollo de las operaciones;
 - (6) Planificar la verificación periódica de la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos (empresas de servicios de seguridad de la aviación, entre otros), cumplan con los principios establecidos en el Programa de seguridad de la organización y la normativa de seguridad vigente.
 - (7) Realizar el seguimiento de la aplicación del plan de acciones preventivas y correctivas derivadas de la aplicación de cualquier instrumento de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
 - (8) Elaborar el informe ejecutivo de fin de año y otros informes requeridos, en relación con las actividades realizadas en materia de control de la calidad en seguridad de la aviación.
- (e) El personal responsable del aseguramiento de la calidad en seguridad de la aviación (auditores o similares), debe:
 - (1) Cumplir con el siguiente perfil:
 - (i) Experiencia comprobada de por lo menos tres (03) años en materia de Seguridad de la Aviación.
 - (ii) Formación específica en materia de Seguridad de la Aviación y control de calidad.
 - (iii) Conocimiento de los reglamentos internacionales y manejo amplio de los reglamentos nacionales en materia de seguridad de la aviación.
 - (iv) Estar familiarizado con las políticas y procedimientos en materia AVSEC de la organización.
 - (v) Habilidad para expresarse de forma oral y escrita.
 - (2) Evaluar el grado de cumplimiento de los Programas y responsabilidades en seguridad de la aviación del aeropuerto.
 - (3) Verificar las operaciones, procedimientos e instalaciones destinadas a las labores de seguridad de la organización, a través de la vigilancia continua (Inspecciones, auditorías, pruebas e investigaciones) para determinar su nivel de cumplimiento.
 - (4) Elaborar los informes de auditorías, inspección, pruebas e investigaciones.
 - (5) Evaluar el grado de cumplimiento de la organización respecto a sus indicadores.

Capítulo K: Notificación de incidentes**107.1001. 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, 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.
- (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 3 “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 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”.

Capítulo L: Acuerdos y procedimientos de Seguridad de la Aviación para áreas exclusivas**107.1101. 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, deben ser elaborados conforme al Apéndice 8 “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.

107.1103. Contenido del acuerdo de áreas exclusivas

- (a) El Acuerdo debe contener 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, 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, que aplicará procedimientos de control y seguridad en el área exclusiva.
 - (iv) Asumir la responsabilidad de proveer equipos de Seguridad de la Aviación, para la revisión y control en al área exclusiva.
 - (v) Asumir la responsabilidad de que su personal de Seguridad de la Aviación en el área exclusiva, cuente con las Tarjetas de Identificación de Acceso Aeroportuario 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 al personal que aplique medidas de Seguridad de la Aviación.
 - (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.

107.1105. 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.

107.1107. 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 RAB 107, 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 M: Amenazas y gestión de riesgos en Seguridad de la Aviación**107.1201. Procedimiento para Evaluación de Riesgo**

- (a) El Explotador de Aeropuerto debe incluir en su PSA, las medidas a adoptar en respuesta a un aumento del nivel de riesgo, y estas medidas deben ser acordes con las descritas en el Apéndice 1 – de la presente Reglamentación. El operador del aeródromo podrá incluir en su PSA, medidas de seguridad adicionales que no sean contrarias o inferiores a lo requerido en el presente reglamento.
- (b) El Explotador de Aeropuerto debe realizar una evaluación de riesgos de sus operaciones, cada vez que exista información acerca de alguna amenaza existente relacionada a sus operaciones. Si como resultado de esta evaluación, se determina que el nivel de riesgo es mayor a un nivel de riesgo bajo, el Explotador de Aeropuerto debe informar este resultado a la DGAC de la manera más rápida posible.
- (c) La evaluación de riesgo antes descrita será realizada de acuerdo a un procedimiento incluido en el PSA, el cual incluirá a la evaluación de la amenaza y a la evaluación de la vulnerabilidad como parte de este procedimiento.
- (c) 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.

Capítulo N: Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación - COASEG**107.1301. Establecimiento del Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación**

- (a) Dentro del Programa de Seguridad Local del aeropuerto, se establecerá el Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación y definirá sus atribuciones y funciones, cumpliendo con lo señalado en el presente Reglamento. Este comité se reunirá como mínimo una (01) vez cada tres (03) meses de manera Ordinaria, y de manera Extraordinaria siempre que las convoque su presidente por libre iniciativa o a petición de, como mínimo, dos tercios del comité.
- (b) El Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación se regirá por lo establecido en el Apéndice 10 del presente Reglamento.

Capítulo O: Respuesta a situaciones de contingencia**107.1401. Generalidades**

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

107.1403. 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 la presente Reglamentación, debiendo realizar ejercicios de Seguridad de la Aviación 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.
- (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 coordinará con los Organismos de Seguridad del Estado para que personal autorizado y debidamente capacitado, esté disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.
- (f) 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 en la presente Reglamentación 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.

- (g) El Explotador de Aeropuerto debe implementar un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) 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.
- (h) 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.
- (i) 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.
- (j) 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.
- (k) 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.
- (l) 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.
- (m) El Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo debe participar de los ejercicios de mesa o ejercicios prácticos convocados por parte del Explotador de Aeronaves.
- (n) 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.
- (o) 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.
- (p) 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.
- (q) 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.
- (r) 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.

- (s) 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

Capítulo P: Cumplimiento a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107**107.1501. Evidencia de cumplimiento**

- (a) El explotador aeropuerto o proveedor de servicios de tránsito aéreo, proporcionarán la documentación que evidencie el cumplimiento de la presente Regulación, su Programa de Seguridad, Programa de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación, Programa de Instrucción en Seguridad, Plan de Contingencia y cualquier otro documento solicitado por la AAC dentro de los diez (10) días hábiles siguientes de haber recibido el requerimiento.

107.1503. 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, Programas Nacionales de Control de Calidad e Instrucción, con el Programa de Seguridad de Aeropuerto u otros documentos elaborados en virtud a esta Reglamentación o cometa cualquier acto que atenta contra la Seguridad de la Aviación, será sometido al Comité de Faltas y Sanciones de la DGAC, sin menoscabo de las acciones penales o civiles pertinentes.

Apéndice 1
CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS

PARÁMETROS PARA LA CATEGORIZACIÓN DE AEROPUERTOS

La AAC determinará la categoría de los aeropuertos públicos en materia de seguridad de la aviación, mediante un procedimiento establecido determinado según el alcance de sus operaciones.

La AAC ha establecido cinco (5) categorías (A, B, C, D, E) para la aplicación de medidas de seguridad establecidas en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana aplicable.

La categorización de aeropuertos será publicada mediante Circular Instructiva en la página web de la DGAC.

Tabla 1

Tipo de Aeropuerto	Parámetros de Aplicación de la RAB-107
A	Equipamiento de Seguridad: - Equipo RX de equipaje de mano: SI - Equipo RX de bodega: 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 Medidas de Seguridad de la Aviación: - 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	Equipamiento de Seguridad: - Equipo RX de equipaje de mano: SI - Equipo RX de bodega: SI - 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 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: - 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: SI - 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 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: - 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 - Sistema TIP: NO - Detector de metales de pórtico: NO - Detector de metales manual: SI - CCTV: NO

	Infraestructura: - Protección física del perímetro: SI Vigilancia y control del perímetro durante operaciones Cantidad de personal en un punto de control de inspección de pasajeros conforme la RAB 107 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: - 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	Infraestructura: - Protección física del perímetro: SI Sin operaciones comerciales o con operaciones mínimas de aviación general. - Protección de las aeronaves. Medidas de Seguridad de la Aviación: - 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 10%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 5%, se deben renovar con un nuevo formato.	En caso de que la pérdida o robo de las TIAA llegue a un porcentaje de 3%, 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 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.	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. Controlar que todo el personal que ingrese al círculo de seguridad de la	Supervisar la circulación de personas y vehículos hacia y desde el círculo de seguridad de la aeronave. Controlar que todo el personal que ingrese al círculo de seguridad de la	Supervisar la circulación de personas y vehículos hacia y desde el círculo de seguridad de la aeronave. Controlar que todo el personal que ingrese al	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

			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.	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.	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.	
--	--	--	---	---	--	--

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 Boliviana.	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 Boliviana.	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 Boliviana.	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 Boliviana.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

					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. 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	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 50 que no activen la alarma del pórtico detector	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 30 que no activen la alarma del pórtico detector	Inspección manual aleatoria del pasajero y sus pertenencias, 1 de cada 10 que no activen la alarma del pórtico	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

		de metales, incluida revisión de zapatos. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i>	de metales, incluida revisión de zapatos. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i>	de metales, incluida revisión de zapatos. <i>* La inspección manual (cacheo) debe ser realizada por la Policía Boliviana.</i>	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	
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 terminal que no sean pasajeros.	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

					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	Sujeto a disposiciones del COE y a lo que determinen Altas Autoridades.

					(terrazas, miradores 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.

Apéndice 2
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

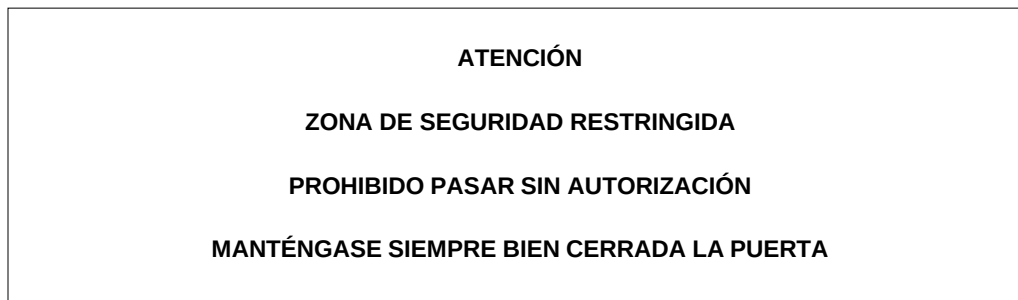
Letrero para el punto de acceso de los pasajeros

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

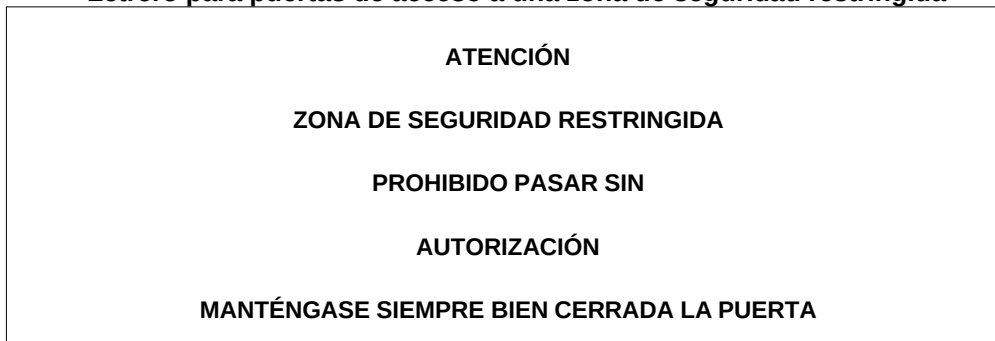
Letrero para puntos de acceso del personal y de vehículos al aeropuerto

ATENCIÓN
SALIDA DE EMERGENCIA ÚNICAMENTE
PUERTA CON ALARMA

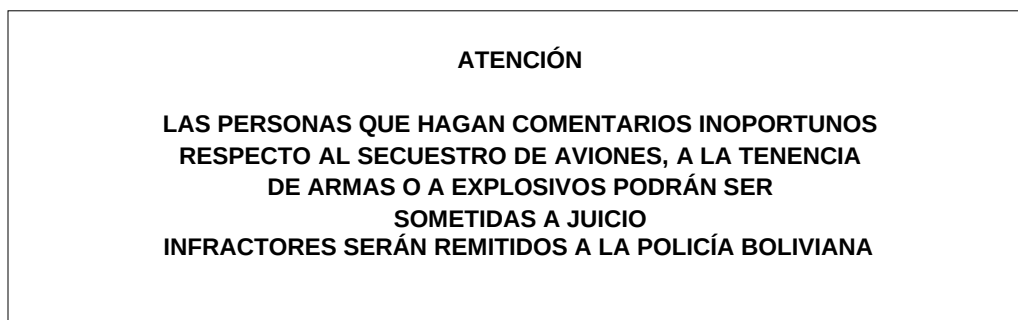
Letrero para puerta de salida de emergencia de una zona de seguridad restringida



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

Apéndice 3
FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTE SOBRE UN HECHO A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN		
Fecha del incidente: _____ Hora del incidente: _____	Fecha del informe: _____	
	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	☐	☐

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

Apéndice 4 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.

Apéndice 5
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 de 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 de 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.

Apéndice 6 MODELO PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (PSA)

Estructura y Contenido de un PSA:

Todo programa de seguridad de explotador de aeropuerto deberá presentar la siguiente estructura básica:

- (a) **Título.** Esta página deberá identificar al documento como: **Programa de Seguridad del Aeropuerto (Nombre del Aeropuerto).**
- (b) **Índice.** Debe mostrar un índice general, y de acuerdo con la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.
- (c) **Registro de revisiones.** Esta página deberá listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.
- (d) **Lista de páginas efectivas.** Esta sección deberá indicar el número de la última revisión publicada al programa, además debe inventariar absolutamente todas las páginas que conforman el programa, indicando el número y fecha de la última revisión de cada página. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerar las páginas de manera lógica y consecutiva. Un nuevo listado de páginas efectivas debe ser publicado con cada revisión para poder verificar la actualización del programa. Cada página del PSA deberá señalar en el encabezado, la identificación del explotador, incluyendo el logotipo de la empresa y el nombre del programa. Su contenido deberá mostrarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar. En cada página deberá haber un espacio reservado para identificar el número de la página y el número y la fecha de la enmienda.
- (e) **Control y distribución del programa.** Esta sección deberá explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.
- (f) **Introducción.** Preséntese una breve introducción al contenido y propósito del PSA.
- (g) **Capítulo 1 Objetivos del PSA.** Identificar el objetivo principal del Programa de Seguridad del Aeropuerto, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable, el cual debe estar estrechamente relacionado con la protección de personas, terminales, instalaciones de navegación aérea y aeronave contra actos de interferencia ilícita.
- (h) **Capítulo 2 Definiciones.** En este capítulo deberán presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el programa de seguridad y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la seguridad de la aviación. Las definiciones presentadas en este capítulo deberán coincidir con las indicadas por la AAC en la presente Reglamentación.
- (i) **Capítulo 3 Fuente Reglamentaria.** Indíquense los detalles de la legislación nacional (leyes, reglamentos, decretos, reglamentación aeronáutica aplicable, etc.) que dan forma al programa de seguridad del aeropuerto, así como los detalles de todo tipo de reglamento o legislación que proporcione apoyo legal al programa de seguridad del aeropuerto.
- (j) **Capítulo 4 Organización, Responsabilidades y Manejo de la Información:**
 - (1) **Autoridad de Aviación Civil.** El PSA deberá establecer claramente la potestad y responsabilidad de la autoridad de Aviación Civil en todo lo relacionado con la supervisión y fiscalización de la actividad aeronáutica en el territorio nacional.
 - (2) **Dependencia de seguridad de aeropuerto.** Indíquense en esta sección:
 - (i) Descripción general de la organización del aeropuerto (organigrama), mencionando la ubicación administrativa y línea de mando de la oficina de seguridad del aeropuerto.
 - (ii) Organización y descripción de la oficina de seguridad del aeropuerto (organigrama) y las tareas de seguridad que desempeña,

- (iii) Las responsabilidades del Coordinador de Seguridad del Aeropuerto, incluyendo las responsabilidades de quienes lo suplan en caso de ausencia de este.
- (iv) Las responsabilidades de los supervisores de seguridad, o cargo similar, del aeropuerto, incluyendo su designación a dichos cargos.
- (v) Las responsabilidades de los oficiales de seguridad, o cargo similar, del aeropuerto, incluyendo su designación a dichos cargos.
- (vi) Otras responsabilidades del personal de la dependencia de seguridad del aeropuerto (Técnicos, especialistas, operadores de equipos, etc.)
- (vii) Descripción general de la estructura de Control de Calidad en AVSEC del Aeropuerto, haciendo referencia al Programa de Control de Calidad Interno.
- (viii) Política sobre la contratación de personal de seguridad, considerando:
 - (A) Procedimiento de selección, incluyendo los criterios y requisitos para los diferentes cargos de funcionarios de seguridad, según los parámetros establecidos en este Reglamento.
 - (B) Verificación de antecedentes laborales y policiales, incluyendo la designación de una dependencia o persona dentro de la organización encargada de estas verificaciones.
 - (C) Evaluaciones médicas.
 - (D) Principio de capacitación inicial, entrenamiento en el trabajo y capacitación recurrente.
 - (E) Requerimientos de certificación por parte de la Autoridad de Aviación Civil.
 - (F) Requerimiento de realizar y mantener actualizado un estudio donde se evidencie la necesidad de personal para atender eficaz y eficientemente el volumen de operaciones y en acuerdo a su Programa de Seguridad.
- (ix) Disposiciones para el mantenimiento actualizado y ordenado de los expedientes del personal de Seguridad de la Aviación, en acuerdo a los parámetros indicados en este Reglamento.
- (x) Procedimientos para realizar las evaluaciones de desempeño al personal de seguridad de la aviación, en acuerdo a los parámetros de este reglamento y las normas complementarias que emita la Autoridad de Aviación Civil.
- (xi) La disposición de establecer una estructura presupuestaria que garantice que la organización define y asigna los recursos financieros necesarios para cumplir con sus responsabilidades en materia de seguridad de la aviación.
- (3) **Organismos de Seguridad de Estado.** Indíquense las tareas de los diversos organismos de seguridad del estado. Deberán describirse claramente las responsabilidades de cada persona que intervenga en la seguridad de la aviación para evitar una interpretación falsa de la función y responsabilidades concretas de cada una de las autoridades en relación con la seguridad de la aviación.
- (4) **Otros organismos del gobierno.** Indíquense las funciones de otros órganos o entes del gobierno (aduanas, inmigración, etc.) implicados en prestar apoyo al PSA.
- (5) **Explotadores de Servicios Aéreos.** Descríbase la función de las líneas aéreas (tanto nacionales como extranjeras) que realizan operaciones en el aeropuerto y cualquier función o tarea de seguridad que se les haya asignado en apoyo a PSA.
- (6) **Arrendatarios del aeropuerto.** Descríbase la responsabilidad de los arrendatarios, cuándo se requiere su cooperación y asistencia y la forma en que pueden contribuir a la seguridad de la aviación, así como las medidas de seguridad que estos deben respetar para su permanencia en el aeropuerto.
- (7) **Otras autoridades.** Mencione cualquier otra autoridad implicada en este programa (correos, comunicaciones, extinción de incendios, salud, etc.) Descríbase la función que desempeñan y la asistencia que puede exigírseles que proporcionen.
- (8) **Aviación general.** Descríbase las responsabilidades de seguridad asignadas a las operaciones de la aviación general en el aeropuerto.
- (9) **Comité Aeroportuario de Seguridad de la Aviación.** En lo relacionado con el Comité de Seguridad del Aeropuerto, deberá mencionarse:
 - (A) Los requisitos reglamentarios pertinentes para establecer un comité de seguridad en el aeropuerto.

- (B) Definirse claramente sus atribuciones y funciones.
- (C) Deberá mencionarse los integrantes del comité, identificando la designación de su presidente, vice- presidente y secretario.
- (D) Describirse los mecanismos de funcionamiento y las tareas del comité que deberán consistir principalmente en la aplicación de los requisitos del Programa de seguridad del aeropuerto.
- (E) Frecuencia de sus reuniones.
- (F) Política sobre el desarrollo de actas de cada reunión, y la distribución de las mismas a las entidades interesadas, incluyendo a la DGAC.
- (G) Política de coordinación con la Unidad de Facilitación del aeropuerto.
- (10) **Información y comunicaciones.** Identifíquese los procedimientos para el control y manejo adecuado de la documentación de seguridad. Considerando:
 - (A) Procedimiento que describa la manera en que la información de seguridad es distribuida dentro de las diferentes dependencias interesadas en el órgano de administración del aeropuerto, entre los diferentes entes y organismos que se desempeñan en el aeropuerto y la propia Autoridad de Aviación Civil. Entre lo cual se debe mencionar:
 - (A) Mantener una copia de las partes pertinentes de su Programa de Seguridad o las instrucciones de implementación en todos los puestos de trabajo donde se realice operaciones de seguridad,
 - (B) Suministrar las partes pertinentes del Programa de Seguridad aprobado, a los diferentes entes públicos y privados con responsabilidad en el mencionado programa de seguridad.
 - (B) Procedimiento para la recepción, inventario, actualización y análisis de las Circulares de Seguridad y normas complementarias en seguridad que reciba el explotador, así como el correspondiente acuse de recibo ante la Autoridad de Aviación Civil, según lo solicitado en esta regulación.
 - (C) Procedimiento para el resguardo de la documentación sensitiva en materia de seguridad de la aviación.
 - (D) Procedimiento para reportar a la Autoridad de Aviación Civil, en los plazos y utilizando los formularios correspondientes, los eventos e incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil, requeridos a ser reportados a esta Autoridad, según lo indicado en el presente Reglamento.
- (k) **Capítulo 5 Descripción del aeropuerto.** En este capítulo deberán identificarse las características básicas del aeropuerto, considerando:
 - (i) Identificación del nombre, ubicación y dirección oficial del aeródromo su tipo de operación (nacional / Internacional), nombre del administrador del aeropuerto, número teléfono y código de identificación, etc.
 - (ii) Definición clara de las diversas zonas de la parte aeronáutica, zonas de seguridad restringida, zonas estériles, parte pública y de otros sectores del aeropuerto, seguidos de una breve descripción de cada una de estas, y la ubicación de los puestos de control de acceso. Deberá adjuntarse como Apéndice al PSA, mapas a escala de las diferentes instalaciones del aeropuerto indicando todas las zonas antes referidas y sus puestos de control de acceso.
 - (iii) Mención de las horas de funcionamiento del aeropuerto, las horas de funcionamiento del servicio de tránsito aéreo y las instalaciones de comunicaciones.
- (l) **Capítulo 6 Operaciones y Organizaciones del Aeropuerto:** En este capítulo deberá incluirse una breve descripción de las actividades que se desarrollan en el aeropuerto, teniendo en cuenta establecer las diferencias entre las operaciones de aviación comercial nacional e internacional, en el caso que aplique en el aeropuerto.
 - (i) **Servicios del explotador del aeropuerto.** se incluirá la administración, mantenimiento, comunicaciones, servicios de extinción de incendios o cualesquiera otros servicios operacionales.
 - (ii) **Servicios de tránsito aéreo.** se incluirá, de existir, las características y ubicación la torre de control, los servicios comunicaciones, radio ayudas, búsqueda y salvamento y otros servicios destinados a dar apoyo al vuelo.

- (iii) **Explotadores de servicios aéreos.** se incluirá una lista de todos los explotadores que utilizan el aeropuerto y los destinos a que prestan servicio. Han de incluirse los detalles del promedio de movimientos diarios de pasajeros y de volumen de carga aérea total, respecto a todos los explotadores durante la temporada alta y la temporada baja.
- (iv) **Aviación general.** se preparará una lista de todas las empresas de la aviación general que realizan operaciones hacia y desde el aeródromo o aeropuerto. Han de indicarse los detalles del volumen de tránsito de la aviación general y todos los controles de seguridad impuestos en determinados lugares, la responsabilidad de las instalaciones de la aviación general y el acceso a la plataforma comercial.
- (v) **Organizaciones y negocios privados.** se indicarán los detalles de todos los arrendatarios del aeródromo o aeropuerto, tiendas, empresas de manipulación de la carga, empresas de provisiones, oficinas turísticas, empresas privadas de seguridad o cualesquiera otras empresas privadas que realizan operaciones en el aeropuerto con los particulares de los administradores y de sus números de teléfono. Deberá indicarse su ubicación en el aeropuerto y en los locales de la terminal sobre mapas que deberán adjuntarse como apéndices.
- (vi) **Organizaciones militares.** Se mencionarán los puntos para establecer comunicaciones con las dependencias militares que realicen operaciones en el aeropuerto.
- (vii) **Áreas críticas del aeródromo.** Se describirán las diferentes áreas del aeródromo que representen vulnerabilidad ante posibles atentados contra las operaciones del aeródromo.
- (m) **Capítulo 7 Medidas de Seguridad en el Aeropuerto:** En este capítulo deberá indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados en el aeropuerto en cumplimiento de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y otros Boletines y Circulares de Seguridad de la Aviación, que emita la Autoridad de Aviación Civil.
 - (i) Todos los procedimientos incluidos en el PSA, deberán ser presentados indicando:
 - (A) El nombre del procedimiento;
 - (B) Identificación del responsable de realizar el procedimiento;
 - (C) Nivel de supervisión sobre la ejecución del procedimiento;
 - (D) Documentos, registros y otros textos de referencia utilizados para el desarrollo del procedimiento;
 - (E) Detalle cronológico y ordenado de los pasos a seguir para ejecutar el procedimiento;
 - (F) Variaciones de cada procedimiento ante los diferentes niveles de amenaza, considerando los criterios de contramedidas establecidos por la AAC.
 - (ii) **Medidas de Seguridad del Aeropuerto.**
 - (A) Medidas de Control de Acceso: Se describirán los métodos de acceso aplicados a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas, incluyendo:
 - AA. Los detalles del sistema de pases y permisos en lo referente a personas y vehículos, que incluya como mínimo; Las características de diseño y vigencia de estos pases y permisos; La definición de la dependencia responsable de la emisión de los permisos y pases; La designación de recursos y materiales para la elaboración de estos sistemas de identificación; Procedimiento para la solicitud de pases y permisos, incluyendo los formularios de solicitud con datos mínimos requeridos y el registro de firmas autorizadas de los concesionarios para tramitar dichas solicitudes; procedimiento para la verificación aleatoria de un porcentaje de los antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana del personal de los concesionarios que solicitan permisos de acceso, incluyendo los casos de personal extranjero; Procedimiento de la capacitación en concienciación y el mantenimiento de los registros de esta capacitación; Procedimiento para el mantenimiento de los expedientes relacionados con la emisión de TIAA y permisos; Procedimiento para la renovación de los pases y permisos otorgados,

el cual debe ser de manera similar a la emisión original de dichos documentos; Procedimiento para otorgar prórroga a los pases y permisos vencidos; Política para la exhibición y como portar los pases y permisos del aeropuerto; Procedimiento para el control e inventario de los pases y permisos emitidos en su condición de vigentes, vencidos, extraviados, robados, hurtados y bajo otras condiciones; Política y procedimiento para recuperar los pases y permisos vencidos; política y procedimiento para notificar de manera actualizada en los puestos de control de acceso, de aquellos pases y permisos vencidos y aquellos reportados como extraviados, robados, hurtados y bajo otras condición; Reglamento interno sobre el uso e infracciones relacionadas con los pases y permisos; Políticas sobre el reconocimiento de las credenciales de los inspectores de la DGAC para el acceso a las diferentes zonas del aeropuerto o aeródromo; Procedimiento para la verificación de los antecedentes laborales y policiales de los empleados del aeropuerto que tienen acceso a las zonas de seguridad restringida sin escolta;

- BB. Los procedimientos de inspección y registro que se realizan para el acceso de personas y vehículos a la parte aeronáutica, incluyendo: Procedimiento de comunicaciones; evaluación de los pases y permisos; procedimiento de control de acceso de altas personalidades, tripulaciones y otro personal; procedimiento de escolta a personas con permisos provisionales; Operación de equipos de seguridad según se requieran en el punto de control de acceso; Procedimiento de actuación cuando fallen o estén inoperativos los equipos de seguridad; Procedimiento para confiscar, manipular o eliminar artículos retenidos en el puesto de control de acceso; Procedimiento para la detección de comportamientos sospechosos; Procedimiento de actuación en el puesto de control de acceso en acuerdo a los diferentes niveles de amenaza decretados por la AAC; Designación por escrito (si aplica) a los arrendatarios que tengan bajo su responsabilidad la aplicación de controles de seguridad en puntos de control de acceso por sus instalaciones y las medidas de supervisión y control por parte del aeropuerto o aeródromo, para verificar el cumplimiento de estos controles por parte de los arrendatarios, así como las acciones cuando dichos controles no se realicen de manera segura.
- CC. La forma en la que se realizan las patrullas, en la parte aeronáutica y en las zonas de seguridad restringidas, incluyendo: Definición de las zonas de seguridad restringida en el aeródromo y aeropuerto y los puntos de control de acceso a estas zonas; frecuencia en que se realizan las patrullas y los registros que evidencien su ejecución; procesos de comunicación entre las unidades de patrulla y los sistemas de seguridad y control de tránsito aéreo; actuaciones en caso de situaciones sospechosas o incidentes relacionados con la seguridad.
- DD. Las medidas de imprevisibilidad con frecuencia irregular en distintos lugares y utilizando medios variados, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.
- (B) Medios Materiales de Seguridad: Se describirán los medios materiales de seguridad relacionados con:
- AA. Las cercas perimetrales, incluyendo; las características de estas cercas; facilidades de recorrida y patrulla por el cercado perimetral y otras instalaciones que cumplan esta función,
 - BB. Los sistemas de iluminación,
 - CC. Los sistemas de detección de intrusos (si aplica),
 - DD. Instalación y manejo de los sistemas de circuito cerrado de televisión.
- (C) Se indicarán la forma en que estos medios materiales de seguridad se aplican a la seguridad de:
- AA. La parte aeronáutica y de las zonas de seguridad restringida,

- BB. Las aeronaves estacionadas y plataformas,
 - CC. Las instalaciones de aprovisionamiento de las aeronaves,
 - DD. Las zonas de carga aérea,
 - EE. Las zonas de mantenimiento de aeronave, y
 - FF. Las instalaciones esenciales del aeródromo.
- (iii) **Instalaciones para los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación.** Se describirán las medidas de seguridad utilizados para proteger las instalaciones de los servicios de tránsito aéreo, las comunicaciones, las ayudas para la navegación, junto con una evaluación de su vulnerabilidad de interferencias ilícitas, tomando en consideración la importancia relativa de cada una de las instalaciones en lo atinente a la seguridad de la navegación aérea.
- (iv) **Aviación general.** Se describirán las medidas de seguridad aplicadas a la aviación general y cualesquiera otros procedimientos especiales aplicados a la tripulación o a los pasajeros de la aviación que realicen operaciones hacia y desde el aeropuerto, para que proporcione los detalles acerca del promedio de movimientos diarios con variaciones según la temporada y el número de aeronaves que permanentemente están estacionadas en el aeródromo.
- (v) **Seguridad de los Pasajeros y de su Equipaje de Mano:**
- (A) **Inspección de los pasajeros.** Se indicarán los detalles de los procedimientos que han de seguirse si alguna persona rechaza ser sometida a las medidas de seguridad, o a la que se niega el embarque por cualquier motivo. Se debe indicar el tratamiento de las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado.
 - (B) Procedimiento de actuación en el puesto de inspección de pasajeros en acuerdo a los diferentes niveles de amenaza decretados por la AAC.
 - (C) **Documentos de viaje.** Se describirán dónde, cuándo y cómo se verifican los documentos de identidad de pasajeros y de viaje, incluidos los pasajeros de origen, los pasajeros en trasbordo y los pasajeros en tránsito.
 - (D) **Procedimientos de registro de pasajeros y su equipaje de mano.** Se describirán los procedimientos y medidas para la inspección, incluidos:
 - AA. Los porcentajes mínimos de registro manual de aquellos equipajes y pasajeros que pasen por un sistema de inspección,
 - BB. La identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas,
 - CC. Las medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos,
 - DD. Los procedimientos para la inspección de: personas con necesidades especiales o físicamente incapacitados; objetos de gran valor; pasajeros con marca pasos; coches de bebés; embarazadas; transexuales; pasajeros VIP; pasajeros que por motivos religiosos requieran una inspección en privado; miembros de la tripulación; artículos médicos, de salvamento o valor científico; urnas cinerarias; etc.
 - EE. Los arreglos de inspección privada,
 - FF. Las medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos, de sabotaje o prohibido,
 - GG. Procedimiento y actuación ante comportamientos sospechosos,
 - HH. Procedimiento de inspección de pasajeros y su equipaje de mano en operaciones de tránsito y
 - II. Procedimiento para manipulación, registro y disposición de los artículos retenidos o decomisados en el punto de inspección, incluyendo el uso de contenedores para depositar dichos artículos y el procedimiento para el uso y/o destrucción de estos artículos retenidos,

- (E) **Equipo de seguridad e instalaciones en punto inspección de pasajeros.** Se prepararán una lista del equipo disponible en cada puesto de inspección, haciendo referencia a:
- (AA) Las pruebas ordinarias requeridas previas a su puesta en operación, y las evidencias que estas pruebas son realizadas,
 - (BB) Los procedimientos de operación de los diferentes equipos de seguridad utilizados en el punto de inspección, Los procedimientos a seguir cuando falla el equipo, o cuando, por cualquier otro motivo, están fuera de servicio,
 - (CC) La disposición de carteles de información al pasajeros sobre las medidas de inspección a las que será sometido para permitirle el acceso a las ZSR y aquellos artículos prohibidos y restringidos a portar en dichas zonas, y
 - (DD) La disposición y utilización de los sistemas de comunicación ordinario o alarmas requeridos en el puesto de inspección.
- (F) **Personal de seguridad.** Se describirán los niveles del personal, sus cargos, la disponibilidad de personal de ambos sexos y los turnos de rotación en servicio en cada puesto de inspección. Además se indicará la instrucción requerida para el referido puesto de trabajo.
- (G) **Segregación y control.** Se indicarán si se separan las personas inspeccionadas de las no inspeccionadas en el edificio terminal después del puesto de inspección. Si no se logra esta separación, descríbanse los procedimientos suplementarios tales como una inspección secundaria en la zona de embarque. Descríbanse los procedimientos realizados para asegurar el control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por las zonas de plataforma o son transportados por vehículos a las aeronaves. Así mismo se establecerán los procedimientos para garantizar, que después de utilizadas las instalaciones de operaciones de tránsito o trasbordo internacionales se realicen verificaciones para constatar que después del último pasajero, no exista la posibilidad que los mismos dejen objetos en las instalaciones del aeropuerto.
- (H) **Procedimientos para el personal y la tripulación de vuelo.** Se indicarán si las medidas de seguridad se aplican a todo el personal del aeródromo, tripulaciones de vuelo, policía y personal de otros organismos gubernamentales. Explíquense los procedimientos por adoptar y manifieste claramente las medidas particulares para evitar una falsa interpretación y asegurar una aplicación uniforme de las medidas de seguridad.
- (I) **Valija diplomática y mensajerías del gobierno.** Se indicarán los procedimientos por aplicar a las valijas diplomáticas y mensajerías del gobierno. Manifiéstense los procedimientos para el correo diplomático en valijas oficiales y la correspondencia de las embajadas que no se incluya en la valija diplomática.
- (J) **Facilidades para dignatarios.** Se describirán el emplazamiento de las facilidades para dignatarios y los procedimientos de control para procesamiento de dignatarios. Indíquese claramente la existencia de cualesquiera arreglos previos para el despacho privado de pasajeros que sean dignatarios y las medidas para limitar las excepciones respecto a las vías de inspección normales de los pasajeros reduciéndolas a un mínimo.
- (K) **Pasajeros de categoría especial.** Se describirán los procedimientos por seguir para:
- AA. Pasajeros diplomáticos.
 - BB. Pasajeros posiblemente perturbadores. (CC) Personas en custodia.
 - CC. Presos peligrosos.

DD. Deportados.

EE. Personas que sufren de enfermedades mentales.

Nota. Se indicarán claramente las diversas tareas de los organismos implicados. Hágase referencia concreta a la notificación de los explotadores y al piloto al mando de la aeronave que transportara este tipo de personas.

- (L) **Aviación general.** Se mencionarán las medidas concretas para controles de seguridad respecto a los pasajeros de aeronaves y a la tripulación de la aviación general, en particular durante situaciones de elevada amenaza.
- (M) **Seguridad del Equipaje de Bodega o Facturado:**
- (N) **Presentación y facturación.** Se describirán los procedimientos para:
 - (AA) La presentación y facturación respecto al equipaje de bodega y el lugar en el que se realiza y cualesquiera arreglos especiales,
 - (BB) Las medidas o instalaciones para viajes en grupo o de pasajeros de elevado riesgo que sean distintos de los procedimientos normales.
 - (CC) Indíquense claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manipulación de la carga de conformidad con las disposiciones de la regulación aplicable vigente.
- (O) **Procedimientos de inspección.** Se describirán los procedimientos y medidas para:
 - (AA) Inspección del equipaje, así como las medias de seguridad que deben ser aplicadas a todos los equipajes facturados.
 - (BB) Mencionar las medidas al momento de la identificación de artículos prohibidos durante la inspección del equipaje facturado y las medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos, así como el procedimiento de los artículos confiscados, incluyendo su debido inventario y posterior tratamiento de estos artículos.
 - (CC) Las actuaciones en el puesto de inspección de equipaje facturado en acuerdo a los diferentes niveles de amenaza decretados por la AAC.
 - (DD) Tratamiento de las valijas diplomáticas debidamente identificadas como tal.
 - (EE) Procedimientos para que el pasajero propietario de un equipaje facturado que deba ser registrado manualmente, este presente durante el registro, u otros métodos alternativos aprobados por la AAC.
 - (FF) Tratamiento especial que debe darse al traslado de equipaje facturado sin el correspondiente propietario a bordo de la aeronave.
 - (GG) Disposiciones para los equipajes no retenidos, mal encaminados o extraviados que deban ser depositados en el aeropuerto.
- (P) **Equipo de seguridad e instalaciones.** Se preparará una lista del equipo disponible en cada puesto de inspección y los procedimientos ordinarios requeridos para:
 - (AA) Prueba y mantenimiento, a fin de asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado, y
 - (BB) los procedimientos a seguir cuando falla el equipo o, por cualquier motivo, está fuera de servicio.
- (vi) **Personal de seguridad.** Se describirán los niveles de personal, sus cargos y los turnos de rotación en servicio en cada puesto de inspección del equipaje facturado. Además, indíquese la instrucción requerida.

- (vii) **Cotejo de los pasajeros y del equipaje facturado.** Se describirán los principios a desarrollar por los explotadores de aeronaves, para asegurarse que solamente se carga en la aeronave el equipaje facturado que pertenece a los pasajeros del vuelo pertinente que realmente han embarcado en la aeronave y que el equipaje de bodega se ha sometido a los controles necesarios de seguridad y está autorizada su carga en ese vuelo. Hágase una referencia concreta a las diversas categorías de pasajeros (de origen, de transferencia en la línea aérea y entre líneas aéreas, de pasajeros en tránsito que desembarcan).
- (viii) **Procedimientos para el equipaje de las tripulaciones de vuelo.** Se indicarán las medidas de seguridad que se aplicarán a todos los miembros de la tripulación de vuelo. Explíquense los procedimientos por adoptar e indíquense claramente las medidas particulares para evitar una interpretación errónea y asegurar la aplicación uniforme de las medidas de seguridad.
- (ix) **Equipaje no acompañado.** Se describirán los procedimientos respecto al equipaje que se ha separado de su propietario durante una interrupción del sistema de manipulación del equipaje, indíquese los controles adicionales de seguridad a los que está sometido el equipaje antes de ser cargado a una aeronave.
- (x) **Zona de recogida de equipaje.** Se describirán las medidas aplicadas al equipaje facturado que no haya sido reclamado por un pasajero, incluyendo los detalles de la inspección o registro y el almacenamiento en condiciones de seguridad. Describanse también las medidas para impedir que los pasajeros retiren artículos prohibidos escondidos en el equipaje facturado en la zona de recogida de equipajes que pudieran subsiguientemente ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita en la terminal del aeródromo de llegada.
- (xi) **Seguridad de las provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronave:**
 - (A) **Procedimientos de seguridad.** Se describirán los procedimientos seguidos y las responsabilidades por referencia a provisiones y suministros, considerando:
 - (AA) Los medio materiales de seguridad de las instalaciones donde se preparan las provisiones y suministros,
 - (BB) Las medidas de control de acceso a las instalaciones,
 - (CC) Características de seguridad de las zonas de almacenaje,
 - (DD) Los controles de seguridad sobre las mercancías,
 - (EE) Transporte de los envíos hacia las zonas de seguridad restringida, y
 - (FF) Las medidas de seguridad de los explotadores de aeronaves.
 - (B) **Control de armas de fuego y de otras armas:**
 - (AA) **Transporte de armas de fuego.** Se describirán el procedimiento para la manipulación y el transporte de armas de fuego en lugares inaccesibles a ninguna persona durante el vuelo, o como carga, incluyendo:

la función del explotador de servicios aéreos, de los organismos de seguridad de estado y de funcionarios de seguridad del aeropuerto; los arreglos especiales por aplicar en las zonas de facturación y de recogida del equipaje; Coordinaciones con los organismos de seguridad de estado y seguridad del aeropuerto; Documentación requerida para el transporte de armas; área especial acondicionada para descargar y cargar las municiones en las armas de fuego; y traslado de manera segura del arma de la parte pública, la parte aeronáutica y vice versa.
 - (BB) **Tenencia de armas de fuego.** Se describirán la política nacional y los procedimientos respecto a: La tenencia autorizada de armas de fuego, en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política; las tareas de los organismos implicados y las de los explotadores de aeronaves; Indíquese claramente la autoridad para tenencia de armas concedida al

personal de escoltas; los procedimientos pertinentes, incluida la notificación al explotador de servicios aéreos y al piloto al mando.

- (C) **Seguridad de la aeronave:** La responsabilidad básica para la seguridad de la aeronave incumbe al explotador, en cuyos planes debe tenerse en cuenta el programa de seguridad del aeródromo de forma que puedan coordinarse las medidas de seguridad.
 - (D) **Control de acceso a la aeronave.** Se describirán las medidas de protección, que deben desarrollar los explotadores de aeronaves, con relación a las aeronaves en tierra, incluyendo las obligaciones de la tripulación y el personal de mantenimiento que presta servicios a la aeronave para identificar a las personas que se acercan o embarcan, igualmente deben establecerse procedimientos para comprobar que las aeronaves que no están en servicio, tengan todos los puntos de acceso asegurados y retiradas las escalerillas de acceso o las pasarelas de embarque de los pasajeros.
 - (E) **Patrullas de seguridad.** Se describirán las patrullas de seguridad que se realizan en la parte aeronáutica, con los detalles de las comunicaciones con el control del tránsito aéreo en el aeródromo al momento de desplazarse en la parte aeronáutica.
 - (F) **Precauciones previas al vuelo.** Se describirán las precauciones previas al vuelo que se adoptan regularmente durante situaciones de gran amenaza o a solicitud. Indíquense claramente los organismos implicados y sus respectivas tareas.
 - (G) **Notificación de amenazas.** Se describirán los procedimientos para reaccionar cuando se tiene información indicando que una determinada aeronave puede ser sometida a un acto de interferencia ilícita y quién es responsable de aplicar las medidas adicionales de seguridad que se consideren necesarias para enfrentarse a la amenaza. Se definirán las responsabilidades en cuanto a informar a la autoridad competente en materia de seguridad si no es el organismo que inicia tales notificaciones de amenaza.
 - (H) **Vuelos bajo creciente amenaza.** Se describirán los procedimientos para determinados vuelos sometidos a creciente amenaza, incluidas las zonas aisladas de estacionamiento, la guarda particular de aeronaves, la escolta, a las aeronaves en rodaje y la inspección de las trayectorias de aproximación y despegue de los vuelos, inclúyase un plano de los lugares de estacionamiento.
 - (I) **Registro de aeronaves.** Se describirán las responsabilidades para la inspección y registro de aeronaves tanto en operaciones ordinarias como cuando una aeronave pueda ser objeto de gran amenaza. Determine cuáles son los organismos que serán responsables de realizar el registro, la necesidad de listas de verificación para evitar duplicación de esfuerzos, la buena iluminación y el personal bien entrenado con la ayuda de la tripulación de vuelo o el personal auxiliar técnico de la aeronave. Indíquense las medidas por adoptar si se descubren artefactos explosivos sospechosos y quien asume la responsabilidad de adoptar la decisión de trasladar o evacuar la aeronave y la de continuar las operaciones del aeródromo.
- (xii) **Equipo de seguridad:**
- (A) **Operaciones.** Se describirán a asignación de responsabilidades del explotador del aeródromo en la adquisición, instalación, funcionamiento y mantenimiento del equipo de seguridad. Prepárese una lista de todo el equipo de seguridad en el aeródromo utilizado en apoyo a la Seguridad de la Aviación, incluido el número, emplazamiento, responsabilidades de su operación. Inclúyase el equipo de rayos X, el equipo de detección de explosivos, los detectores de metales manuales y de pórtico, las cámaras de simulación, los perros para detección de explosivos y el equipo para eliminación de explosivos, circuito

- cerrado de televisión, entre otros. Deberán establecerse procedimientos sobre la calibración y puesta en operación de los equipos de seguridad. Adjúntese un plano como apéndice indicando la distribución del equipo en el aeródromo.
- (B) **Mantenimiento de los equipos de seguridad.** Todo explotador que posea y opere equipos de seguridad, deberá:
- (AA) Establecer y aplicar un programa de mantenimiento adecuado, para garantizar la efectividad de los equipos en las labores de seguridad de la aviación civil.
 - (BB) Definir que el mantenimiento de los equipos de seguridad, será realizado por personal técnico calificado por el fabricante o representante de los mismos,
 - (CC) Si opera equipos de rayos X, procedimientos para implementar un programa de protección radiológica para los operadores de estos equipos, según lo establecido por el organismo nacional competente en la materia.
 - (DD) Política para aplicar estudios de radiación recientes, llevados a cabo a los equipos de Rayos-X, por un ente competente reconocido.
 - (EE) Si dispone de equipos de circuitos cerrados de televisión para labores de vigilancia y control, establecer políticas para el mantenimiento de estos sistemas.
- (xiii) **Medidas de seguridad en la parte pública.** Se indicarán las medidas de seguridad que se aplican en la parte pública, incluyendo la detección de comportamientos sospechosos, el patrullaje, entre otras, incluyendo las medidas en caso de determinarse a través de una evaluación de riesgo, la posibilidad de ataques con MANPADS.
- (A) Medios materiales de seguridad y medidas activas que se aplican a la seguridad de:
- (AA) Las zonas públicas del edificio terminal y a los miradores de observación,
 - (BB) Estacionamiento de automóviles,
 - (CC) Zonas de posibles lanzamientos de MANPADS
- (xiv) **Medidas de seguridad en los servicios esenciales y puntos vulnerables:** Se indicarán las medidas de seguridad que se aplicaran en las áreas del aeropuerto que representen puntos vulnerables y donde se dispongan de servicios esenciales como suministro eléctrico, agua potable, suministros de combustible, comunicaciones, servicios de tránsitos aéreo, ayudas a la navegación aérea, etc.
- (n) **Capítulo 8 Respuesta a actos de interferencia ilícita:**
- (i) Los planes de contingencia de aeródromo deberán estar en consonancia con el Programa de Seguridad del aeródromo y la RAB 107. Cada plan deberá incluir la información relativa a las responsabilidades para el mando, procedimiento de control y comunicaciones, lugares designados para estacionamiento de aeronaves, acceso y control de emplazamientos en los que han ocurrido incidentes, equipo de comunicaciones, directrices sobre el modo de atender a los medios de prensa y al público en general.
 - (ii) En este capítulo deberán hacerse referencia general al Plan de Contingencias del Aeródromo o aeropuerto e indicar que el mismo se presentara en un documento separado del Programa de Seguridad.
- (o) **Capítulo 9 Instrucción sobre Seguridad de la aviación:**
- (i) Se describirán los principios generales y la necesidad de un programa de capacitación en seguridad de la aviación, el cual será impartido al personal de seguridad en el aeródromo y a todas las demás personas que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación.

- (ii) En este capítulo deberá hacerse referencia general al Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación del Aeródromo, e indicar que el mismo se presentará en un documento separado del Programa de Seguridad .
- (p) **Capítulo 10 Control de la calidad en seguridad de la aviación:**
 - (i) En este capítulo deberán mencionarse de manera general las políticas a desarrollar por el aeródromo en lo relacionado con el control de calidad de los servicios de seguridad que se prestan en el aeródromo o aeropuerto. Asimismo, se deberá hacer mención que el Programa de Control de Calidad se presentará en un documento separado del Programa de Seguridad .
- (q) **Apéndices.**
 - (i) Organigramas de la estructura de administración del aeropuerto y de la oficina de seguridad.
 - (ii) Mapa a escala del aeropuerto y de las zonas periféricas.
 - (iii) Mapa a escala detallada indicando la parte aeronáutica y la parte pública, las zonas de seguridad restringidas, así como los puntos de control de acceso.
 - (iv) Mapa detallado de los edificios de la terminal incorporando la ubicación de los equipos de seguridad.
 - (v) Información para ponerse en contacto con los explotadores de las aeronaves.
 - (vi) Organizaciones y negocios privados que funcionan en el aeródromo.
 - (vii) Relación de terceros a quienes se les haga llegar información confidencial o las partes pertinentes del Programa de Seguridad , entre los que se deben encontrar los explotadores de aeronaves que operen en el aeródromo.
- (4) Textos de referencia para el desarrollo del PSA, podrán ser encontrados en:
 - (a) Las Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 107, 108, 109 y 112,
 - (b) Los Programas y Planes Nacionales en materia de seguridad de la aviación, Boletines Reglamentarios y Circulares de seguridad emitidas por la Autoridad de Aviación Civil, y
 - (c) El documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- (5) El explotador del aeródromo o aeropuerto deberá mantener una copia completa de su PSA en sus instalaciones de operaciones. Todo lo relacionado con el PSA y otros documentos conexos deberán estar bajo una distribución restringida sólo al grupo de personas estrictamente necesarias para la correcta ejecución de las operaciones de seguridad del aeropuerto.

Apéndice 7
MODELO PARA EL CONTENIDO 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

Apéndice 8 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 para áreas exclusivas, las Partes convenientes ratifican su obligación mutua de proteger la Seguridad de la Aviación 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.

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.
- 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 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, mediante la concertación de acuerdos de áreas exclusivas.

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 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.

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 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.

Apéndice 9

REGLAMENTO INTERNO DE LOS COMITÉS AEROPORTUARIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

COMITÉS AEROPORTUARIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

La Dirección General de Aeronáutica Civil, dispone la conformación y funcionamiento de los Comités Aeroportuarios de Seguridad de la Aviación (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 las 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.

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 (3) tres 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.

Apéndice 10
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

APÉNDICE 11

EQUIPOS DE SEGURIDAD

(a) Pórtico detector de metales

- (1) El Explotador de Aeropuerto debe asegurar que el pórtico detector de metales que adquiera para emplearlo en la inspección de los pasajeros y tripulantes, cumpla con tener la capacidad de configurar una señal acústica y visual en un porcentaje de personas que hayan pasado por el arco sin llevar consigo elementos metálicos que hubieran activado la alarma. Este porcentaje debe ser configurable, a fin de incrementar o disminuir este valor ante distintos niveles de riesgo.
- (2) Cuando se emplee un pórtico detector de metales para la inspección de personas (ej. usuarios, pasajeros, tripulantes), el Explotador de Aeropuerto es responsable de asegurarse que el PDM cumpla por lo menos, con los siguientes aspectos:
 - (i) La altura y ancho del área para el tránsito de las personas a través del PDM, debe ser por lo menos de 2 metros (alto) por 0.7 metros (ancho).
 - (ii) La altura y ancho de las dimensiones exteriores del PDM deben ser no mayor a 2.3 metros (alto) por 1.15 metros (ancho).
 - (iii) Contar con luces de tránsito que indiquen si una persona puede atravesar el PDM o debe esperar.
 - (iv) Capacidad de detección de metales ferrosos, no ferrosos y aleaciones que lleve consigo una persona a través del PDM, independientemente de la orientación o la forma del objeto, cuando su masa magnética sea igual o superior al umbral de sensibilidad del PDM.
 - (v) El teclado o interfaz de operación del PDM, con el que se accede a su configuración, debe estar protegido contra interferencias de terceros no autorizados (Contraseña o Panel con llave).
 - (vi) Debe emitir una alarma sonora y visual cuando detecte un elemento metálico cuya masa magnética sea igual o superior al umbral de sensibilidad del PDM. Esta alarma debe ser reconocible a un rango de dos metros del PDM. El tono de la alarma audible debe ser ajustable.
 - (vii) El PDM debe indicar en forma visual, la zona donde se encuentra el elemento metálico que ha generado la alarma.
 - (viii) Cuando el PDM esté configurado para cumplir con lo indicado en el numeral (1a) de esta sección, es decir emita una alarma audible y visual cuando una persona atraviese el PDM sin llevar consigo algún elemento metálico; esta alarma debe ser distinta respecto a aquella emitida cuando una persona lleva consigo un elemento metálico.
 - (ix) No debe emitir una alarma sonora o visual que indique que se ha superado el nivel de detección de una masa metálica, sin que una persona haya o esté atravesando el PDM.

Nota: El operador del aeródromo debe considerar fijar el PDM en un piso nivelado, a fin de reducir la posibilidad de falsas alarmas debido a vibraciones producto del movimiento de elementos pesados o del viento en el área de trabajo y evitar colocarlo en lugares de vibración constante.
 - (x) El desempeño del PDM no debe ser afectado por fuentes externas, que generen interferencias en su capacidad de detección. (ej. Ondas de radio de los equipos de comunicación) Incluyendo la operación de los PDM sin interferencia con otros PDM ubicados a su alrededor por lo menos, a una distancia de 50 centímetros.
 - (xi) Contar con capacidad para selección automática de frecuencia, durante la operación del PDM.
 - (xii) Contar con una función de autodiagnóstico de su funcionamiento, que emita una alerta ante la detección de algún error o falla en el equipo.

- (xiii) Contar con una pieza de ensayo para la prueba de operatividad. De ser aplicable, contar con otra pieza de ensayo para la prueba de operatividad ante incrementos del nivel de riesgo.
- (xiv) Contar con protección de los elementos internos del PDM contra derrames de agua y polvo ambiental.
- (x) Contar con capacidad para operar de acuerdo a los rangos de temperatura y de humedad relativa del área de trabajo

(b) Prueba de Operatividad del Pórtico Detector de Metales

- (1) El Explotador de Aeropuerto debe comprobar a través de una prueba de operatividad, los requisitos de inspección del pórtico detector de metales que emplee para la inspección de los pasajeros, tripulantes y personas que ingresan a la ZSR. Para tal efecto, el operador del aeródromo debe contar con una pieza de ensayo que cumpla con las características descritas en el Capítulo G de la presente Reglamentación y emplear la misma durante la prueba. El procedimiento para realizar esta prueba y la frecuencia de ejecución de la misma estará descrito en el PSA.
- (2) El explotador de Aeropuerto debe registrar los resultados de la prueba de operatividad del pórtico detector de metales y conservar la evidencia de las pruebas realizadas en los últimos quince (15) días.
- (3) El explotador de Aeropuerto debe implementar un plan de mantenimiento preventivo del pórtico detector de metales en forma trimestral y otorgar el mantenimiento correctivo cuando el pórtico presente una falla o avería que impida su correcto desempeño o resulte necesario
- (4) para la operación efectiva del equipo. Este mantenimiento será realizado por personal calificado para estas actividades.
- (5) El explotador de Aeropuerto desde donde se realicen operaciones internacionales de transporte aéreo comercial de pasajeros, debe contar con una pieza de ensayo para las pruebas de operatividad en un nivel de riesgo bajo y otra pieza de ensayo para las pruebas de operatividad ante incrementos en el nivel de riesgo.

(c) Equipos de Rayos X

- (1) El explotador de aeropuerto debe asegurar que los equipos de rayos X que emplee para la inspección del equipaje de mano de los pasajeros, cuente con:
 - (i) Una barrera física al ingreso del túnel de rayos X, a fin de prevenir que los pasajeros coloquen sus manos en la faja del equipo, para prevenir lesiones.
 - (ii) Una barrera física a la salida del túnel de rayos X, a fin de prevenir que los pasajeros puedan recuperar su equipaje. Esta barrera debe contar con una apertura por el lado del oficial de seguridad aeroportuaria, a fin de que pueda controlar el equipaje a la salida del túnel. La longitud de esta barrera debe ser no menor a un metro.
 - (iii) Una cantidad no menor de ochenta (80) bandejas construidas de un material orgánico rígido de alta resistencia a impactos (ej. plástico), que asegure la contención uno o más
 - (iv) bultos en su interior y apilables, por cada línea de inspección de rayos X. Estas bandejas no deben estar quebradas o dañadas de forma tal que constituya un riesgo de lesión para los pasajeros.
 - (v) Una cama de rodillos o rodamientos de una longitud no menor de un metro y medio, ubicada al inicio y a la salida del túnel de rayos X. El ancho de estas camas debe coincidir con las dimensiones del equipo de rayos X, y tener barandas por ambos lados y una al final de la pendiente para evitar la caída de los equipajes o bultos. La altura de la cama de rodillos o rodamientos debe ser ajustable a fin de poder incorporar una pendiente descendente, desde la altura de la faja de salida del túnel del equipo de rayos X hacia el final de la cama de rodillos.

- (2) El explotador de aeropuerto debe asegurar que el equipo de rayos X convencional (equipo de rayos X que no cuenta con capacidad certificada de detección de explosivos) que emplee para la inspección de los equipajes de mano de los pasajeros o tripulantes de vuelos dentro de territorio nacional, cumpla con lo siguiente:
- (i) Contar con un túnel para ingreso de los equipajes de mano o los bultos a ser inspeccionados, de un tamaño máximo de 670 milímetros (altura) y 460 milímetros (ancho).
 - (ii) Contar con tecnología dual-energy.
 - (iii) Al encenderse, debe realizarse un autodiagnóstico.
 - (iv) Capacidad de generar y mostrar una imagen completa de cualquier artículo que ingrese por el túnel del equipo, sin cortes o partes faltantes, en tiempo real, es decir, que se muestre en pantalla la imagen del bulto, a medida que éste va pasando por las líneas detectoras del equipo de rayos X.
 - (v) Presentación del objeto a ser inspeccionado por un período no inferior a cinco (5) segundos.
 - (vi) Capacidad de almacenar imágenes de los artículos inspeccionados y de visualizar por lo menos, los últimos veinte (20) bultos inspeccionados, retrocediendo las imágenes en la pantalla.
 - (vii) Capacidad de detección de distintos materiales por su número atómico, permitiendo que los elementos orgánicos e inorgánicos sean diferenciados por colores distintos, incluyendo la posibilidad de distintas tonalidades del mismo color para el mismo material con densidades distintas.
 - (viii) Capacidad de selección y ampliación de cualquier zona de la imagen generada con un zoom de por lo menos tres veces. Además, deberá disponer de una imagen miniatura que opere en forma simultánea y en tiempo real, y permita al operador evaluar claramente el sector de imagen sobre el que se está aplicando la función de zoom electrónico.
 - (ix) Contar con funciones de visualización que permitan resaltar los elementos orgánicos, inorgánicos, realce de bordes, inversión de colores monocromos (blanco y negro) y contraste de niveles de densidad.
 - (x) Contar con un sistema TIP que incluya la elaboración y descarga de reportes de rendimiento de los operadores en forma diaria y mensual; además de permitir identificar en forma individual, aquellas imágenes reconocidas (hit) o no (miss), por el operador y las veces que generaron una falsa alarma.
 - (xi) Permitir que el oficial de seguridad a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X), ingrese a su turno de trabajo con una cuenta de usuario y contraseña individual.
 - (xii) Capacidad bidireccional de la faja, es decir permitir que el oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X) pueda detener el avance de la faja del equipo y de ser el caso, retroceder la faja, para volver a inspeccionar un artículo.
 - (xiii) Superar en forma satisfactoria, la prueba de operatividad ejecutada de acuerdo a lo señalado en el PSA.
 - (xiv) Contar por lo menos con tres botones de parada de emergencia en forma operativa, que detenga el avance de la faja del equipo y la generación de rayos X en el equipo. Estos botones estarán ubicados, uno por cada salida del túnel del equipo y otro en el teclado.
 - (xv) Contar con un indicador visual de funcionamiento del equipo.
 - (xvi) Contar con un teclado que incluya teclas de acceso rápido asociadas a las distintas funciones del equipo, de modo tal que se permita un ágil desempeño del oficial de seguridad a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X).
 - (xvii) Contar por lo menos con un monitor plano LCD o LED a color, para la visualización de las imágenes generadas por el equipo.

- (xviii) Acceso diferenciado al software del equipo (ej. nivel operador, supervisor, administrador).
- (xix) A partir del 01 de enero de 2024, los equipos de rayos X que se adquieran o implementen deben poseer dos o más generadores.

(d) Prueba de Operatividad del Equipos de Rayos X

- (1) El explotador de aeropuerto debe comprobar a través de una prueba de operatividad, los requisitos de inspección del equipo de rayos X (convencionales o EDS) que emplee para la inspección de equipajes de mano o bultos que ingresan a la ZSR y equipaje de bodega. Para tal efecto, el operador del aeródromo debe contar con una pieza de ensayo que cumpla con las características descritas en la documentación de orientación emitida por la DGAC y emplear la misma durante la prueba. El procedimiento para realizar esta prueba y la frecuencia de ejecución de la misma estará descrito en el PSA.
- (2) El explotador de aeropuerto debe registrar los resultados de la prueba de operatividad del equipo de rayos X y conservar la evidencia de las pruebas realizadas en los últimos quince (15) días.
- (3) Cuando el explotador de aeropuerto realice una prueba de operatividad a los equipos de rayos X y éstos no alcancen los requisitos de detección y de actuación descritos en el PSA, no pueden ser empleados para la inspección del equipaje de mano o de los bultos que ingresan a la ZSR.
- (4) Todo explotador de aeropuerto debe implementar un plan de mantenimiento preventivo de los equipos de rayos X en forma trimestral y otorgar el mantenimiento correctivo cuando el equipo presente una falla o avería que impida su correcto desempeño o resulte necesario para la operación efectiva del equipo. Este mantenimiento será realizado por personal calificado para estas actividades.

(e) Equipo detector de trazas de explosivos

- (1) Cuando el explotador de aeropuerto implemente 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.
- (2) 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.
- (3) A partir del 01 de enero de 2025, el explotador de aeropuerto desde donde se realicen operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros con destino internacional (Categoría A), debe integrar y emplear en el puesto de inspección de pasajeros, tripulación, equipaje de mano de vuelos internacionales y equipaje de bodega, un equipo detector de trazas de explosivos (ETD) de acuerdo a lo siguiente:
 - (i) El ETD será utilizado en forma complementaria a una inspección física (para el caso de personas) o para una inspección con rayos X – convencional o EDS (para el caso del equipaje de mano y equipaje de bodega) y será aplicado en forma imprevisible de acuerdo a lo establecido en el PSA.
 - (ii) El ETD debe estar certificado por la ECAC o TSA, para su uso en pasajeros.
 - (iii) El ETD debe estar sobre una superficie que permita al operador trabajar con ergonomía y que sea capaz de soportar tanto al equipo como sus insumos. El

ETD debe estar fijado al soporte antes citado. El material de la superficie de trabajo del ETD debe ser de acero inoxidable.

- (iv) El ETD debe poder realizar una calibración interna automática, al ser encendido y tener la función de autodiagnóstico incorporada, que se ejecute en forma constante e indique entre otras cosas, cuando es necesario un ajuste, mantenimiento o calibración del equipo.
- (v) El ETD debe poseer una interfaz de operación amigable y de fácil uso para el usuario.
- (vi) El ETD debe mostrar en su pantalla, el resultado de la muestra de las partículas (trazas) evaluadas.
- (vii) El ETD debe emitir una alarma audible cuando detecte una traza de explosivos.
- (viii) El ETD debe poder imprimir los resultados de las pruebas de detección y reportes de historial de las muestras analizadas.
- (ix) El ETD debe poder detectar explosivos de origen militar, comercial y de fabricación casera (ej. basados en peróxido de hidrógeno).
- (x) El ETD debe iniciar automáticamente el análisis al insertar una muestra en el equipo.
- (xi) El ETD debe conservar los registros de por lo menos seis meses de las muestras analizadas, incluida la hora, fecha y el resultado del análisis de la muestra. También debe tener la capacidad de entregar esta información a través de una interfaz de comunicación (ej. Ethernet, Wifi, TCP).
- (xii) Los paños o colectores de trazas se deben utilizar por el máximo número de veces, sin que se haya detectado alguna traza de explosivos, que lo indique el fabricante del equipo ETD.
- (xiii) En el caso de situaciones de pandemia o enfermedades contagiosas como el COVID-19 o similares, los paños se utilizarán una vez por persona.
- (xiv) El ETD debe contar con un manual de operación y un manual de mantenimiento o su equivalente, elaborado por el fabricante, en idioma español.
- (xv) El ETD debe ser sometido a mantenimiento por parte de personal calificado por el fabricante del equipo.
- (xvi) El ETD debe contar con su kit de pruebas de verificación o de validación de su correcta operación, incluyendo la confirmación de su capacidad de detección de explosivos.

(f) Sistema de video vigilancia (CCTV)

- (1) El explotador de aeropuerto que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en la presente Reglamentación, debe asegurar que este sistema cuente con mecanismos que garanticen el funcionamiento del mismo, tales como:
 - (i) Programas de administración del sistema, de carácter gratuito o con licencia. En este último caso, el explotador de aeropuerto debe garantizar el pago de la licencia, de manera tal que no se afecte el servicio continuo del programa de administración.
 - (ii) Soporte de energía de contingencia.
 - (iii) Sistema de almacenamiento de las imágenes grabadas por el sistema CCTV no menor a quince (15) días.
 - (iv) Integrarse a una red informática de acceso controlado solamente por parte de personal autorizado por el explotador de aeropuerto. Esta red informática, incluidos los soportes físicos y lógicos, debe estar protegida contra interferencias físicas o virtuales no autorizadas, para lo cual, debe realizar una evaluación de riesgos para identificar la aplicación de las medidas lógicas y físicas que correspondan para proteger esta red.

- (v) El programa de compresión de imágenes no debe afectar significativamente la resolución de las imágenes que almacena el sistema.
- (vi) Visualización de las imágenes vistas del interior del terminal de pasajeros, en las cámaras el sistema de video vigilancia (CCTV) a color y en tiempo real.
- (2) El explotador de aeropuerto que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en la presente Reglamentación, debe asegurar que los componentes físicos y electrónicos de este sistema reciban mantenimiento de acuerdo a las recomendaciones del fabricante.
- (3) El explotador de aeropuerto que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en la presente Reglamentación, debe asegurar que este sistema permita la grabación de imágenes en tiempo real sin interrupciones, inclusive cuando el sistema esté realizando otras actividades en simultáneo tales como enfoque de una alarma del sistema de detección de intrusos, exportación de imágenes, copias de seguridad, etc.
- (4) El explotador de aeropuerto que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en la presente Reglamentación, debe controlar el acceso al lugar donde se encuentran los equipos de almacenamiento de video, los equipos de control de movimiento de las cámaras y los monitores de visualización de las imágenes registradas en el sistema CCTV.
- (5) El explotador de aeropuerto que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en la presente Reglamentación, debe asegurar que las cámaras que conforman este sistema cumplan con:
 - (i) Contar con medidas de protección contra las acciones del medio ambiente y vandalismo,
 - (ii) Estar ubicadas de manera tal que la incidencia de la luz solar no afecte la calidad de la imagen durante todo el año.
 - (iii) En el caso de estar ubicadas sobre postes, éstos no ayuden a una persona a escalar desde la parte pública para ingresar a la ZSR.
 - (iv) En el caso de las cámaras ubicadas en los puestos de inspección de pasajeros y en los accesos o salidas a la ZSR, éstas deben permitir identificar a una persona sin duda razonable.
- (6) El explotador de aeropuerto que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en la presente Reglamentación, debe asegurar que la iluminación del aeródromo permita obtener una imagen clara en los monitores del sistema CCTV respecto a los eventos que se desarrollan en el terminal de pasajeros, las posiciones de estacionamiento de las aeronaves y las áreas cercanas al terminal de pasajeros que conecten la parte pública con la ZSR.
- (7) El explotador de aeropuerto que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en la presente Reglamentación, es responsable de asegurar que el sistema de video vigilancia cuente con un equipo de alimentación de energía eléctrica ininterrumpida (UPS). Este equipo debe garantizar la continuidad del registro de las imágenes de todas las cámaras del sistema CCTV.
- (8) El explotador de aeropuertos Categoría A, que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en la presente Reglamentación, es responsable de asignar personal que se encargue de realizar una evaluación en tiempo real de las actividades registradas en las cámaras del sistema CCTV.
- (9) El explotador de aeropuertos que deba implementar el requisito citado en el numeral anterior, debe realizar una evaluación de la cantidad de personal a designar para realizar, por lo menos, las actividades descritas a continuación, y designar esta cantidad de personal durante las horas de operación del aeródromo.
 - (i) Búsqueda de actividades sospechosas en los mostradores de facturación y en la parte pública del aeródromo,
 - (ii) Investigación acerca de bultos abandonados en la parte pública,

- (iii) Investigación acerca de la activación de las puertas de salida de emergencia, cuando no se trate de un evento real o un simulacro planificado,
- (iv) Monitoreo periódico de la ejecución de las tareas de control de acceso e inspección en los puestos de inspección de pasajeros y en los puestos de seguridad,
- (v) Monitoreo periódico del perímetro del aeródromo,
- (vi) Coordinación con el personal de la Policía Boliviana, en relación a la atención de eventos que requieren su presencia. (ej. Bultos abandonados en la parte pública, activación de botón de alarma silenciosa, etc.),
- (vii) Confirmar el registro de imágenes de todas las cámaras y de ser el caso, reportar operador cualquier falla o avería de alguna cámara del sistema CCTV o cualquier situación que impide un correcto registro de las imágenes del sistema CCTV (ej. suciedad en el lente, ubicación de señales que impiden la observación de áreas, falta de iluminación),

Elaborar reportes ante situaciones observadas de incumplimientos a las normas o al PSA, así como vulnerabilidades o situaciones sospechosas observadas durante