



**REGLAMENTACION
AERONAUTICA
BOLIVIANA**

RAB 999

Reglamento de Facilitación para los Explotadores de Aeronaves

Tercera edición, Enmienda 3, R.A. N° 323 de 27/SEP/2022

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 18 de noviembre de 2022, todas las enmiendas anteriores del RAB 999.

RAB 999

REGLAMENTO DE FACILITACIÓN PARA EL EXPLOTADOR DE AERONAVES

Detalle de Enmiendas a la RAB 999			
No. Enmienda	Origen	Temas	Aplicable
1			
2	Enmienda 26 del Anexo 9 Facilitación - OACI	<ul style="list-style-type: none"> • Disposiciones de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD); • Transporte de menores por vía aérea; • Manifiesto de pasajeros; • Sistemas de control fronterizo automatizado (ABC); • Sistemas de intercambio de datos de pasajeros. 	26 agosto 2019
3	Enmienda 28 y 29 del Anexo 9 Facilitación - OACI	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad de los documentos de viaje; • Sistemas de intercambio de datos sobre el público pasajero; • Otras, Correcciones ortográficas y de sintaxis. 	18 noviembre 2022

RAB 999

REGLAMENTO DE FACILITACIÓN PARA EL EXPLOTADOR DE AERONAVES

Lista de Páginas Efectivas			
Detalles	Página	Enmienda	Fecha de aplicación
Capítulo A.	A1 – A11	3	18 noviembre, 2022
Capítulo B.	B1 - B2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo C	C1 - C2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo D	D1 - D2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo E	E1 – E3	3	18 noviembre, 2022
Capítulo F	F1 - F2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo G	G1 – G5	3	18 noviembre, 2022
Capítulo H	H1 – H5	3	18 noviembre, 2022
Capítulo I	I1 – I3	3	18 noviembre, 2022
Capítulo J	J1 – J4	3	18 noviembre, 2022
Capítulo K	K1 – K2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo L	L1 - L2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo M	M1 - M2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo N	N1 - N2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo O	O1 - O2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo P	P1 - P2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo Q	Q1 - Q2	3	18 noviembre, 2022
Capítulo R	R1 - R2	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 1	997 - AP1 - 1 - 2	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 2	997 - AP2 - 1 - 2	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 3	997 - AP3 - 1 - 2	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 4	997 - AP4 - 1 - 3	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 5	997 - AP5 - 1 - 5	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 6	997 - AP6 - 1 - 3	3	18 noviembre, 2022

Apéndice 7	997 - AP7 - 1 - 2	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 8	997 - AP8 - 1 - 8	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 9	997 – AP9 - 1 - 4	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 10	997 – AP10 - 1 - 2	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 11	997 – AP11 - 1 - 2	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 12	997 – AP12 - 1 - 3	3	18 noviembre, 2022
Apéndice 13	997 – AP13 - 1 - 5	3	18 noviembre, 2022

ÍNDICE

CAPÍTULO A. OBJETIVO, APLICABILIDAD, DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS	999-A-1
999.1. Objetivo de la reglamentación	999-A-1
999.3. Aplicabilidad	999-A-1
999.5. Definiciones	999-A-1
999.7. Acrónimos.....	999-A-7
CAPÍTULO B. AUTORIDAD AEROPORTUARIA.....	999-B-1
999.101. Autoridad de Aeroportuaria	999-B-1
CAPÍTULO C. PROGRAMA DE FACILITACIÓN	999-C-1
999.201. Objetivo del Programa de Facilitación.....	999-C-1
999.203. Contenido del Programa de Facilitación	999-C-1
999.205. Responsabilidades respecto al Programa de Facilitación	999-C-1
999.207. Aprobación del Programa de Facilitación	999-C-1
999.209. Enmiendas al Programa de Facilitación	999-C-2
CAPÍTULO D. COORDINADOR DE FACILITACIÓN DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES.....	999-D-1
999.301. Disposiciones respecto al Coordinador de Facilitación	999-D-1
CAPÍTULO E. INSTRUCTORES DE FACILITACIÓN DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES.....	999-E-1
999.401. Disposiciones respecto al proceso de Certificación para Instructor de Facilitación.....	999-E-1
999.403. Disposiciones respecto al proceso de Renovación del Certificado de Instructor de Facilitación.....	999-E-2
999.405. Disposiciones respecto a la Fiscalización a los Instructores de Facilitación.....	999-E-3
999.407. Causales para la pérdida de Certificación como Instructor de Facilitación del Transporte Aéreo.....	999- E-3
999.409. Extravío robo o deterioro de Certificación como Instructor de Facilitación del Transporte Aéreo.....	999-E-3
CAPÍTULO F. AUTORIDAD AERONAÚTICA CIVIL	999-F-1
999.501. Inspectores FAL de la Autoridad Aeronáutica Civil	999-F-1
CAPÍTULO G. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES.....	999-G-1
999.601. Entrada y salida de aeronaves.....	999-G-1
999.603. Documentos.....	999-G-1
999.605. Desinsectación de Aeronaves	999-G-1

999.607. Desinfección de Aeronaves	999-G-2
999.609. Vuelos de Aviación General Internacional y otros Vuelos No Regulares	999-G-3
999.611. Autorización de Vuelo No Regular	999-G-4
CAPÍTULO H. ENTRADA Y SALIDA DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE.....	999-H-1
999.701. Salida de pasajeros y su equipaje.....	999-H-1
999.703. Entrada de pasajeros y su equipaje	999-H-2
999.705. Pasajeros en Tránsito	999-H-4
999.707. Equipaje separado de su propietario	999-H-3
999.709. Entrada y salida de la tripulación	999-H-5
999.711. Menores.....	999-H-5
CAPÍTULO I. ENTRADA Y SALIDA DE LA CARGA	999-I-1
999.801. Entrada y salida de la carga.....	999-I-1
999.803. Información para las Autoridades del Estado boliviano.....	999-I-1
999.805. Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material importado o exportado por Explotadores de Aeronaves	999-I-2
999.807. Contenedores y Paletas.....	999-I-2
999.809. Correo.....	999-I-2
999.811. Material radioactivo.....	999-I-2
CAPÍTULO J. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS	999-J-1
999.901. Personas no admisibles	999-J-1
999.903. Personas deportadas.....	999-J-2
999.905. Obtención de un documento de viaje sustitutivo	999-J-3
CAPÍTULO K. INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO.....	999-K-1
999.1001. Instalaciones y servicios para el tráfico	999-K-1
CAPÍTULO L. ATERRIZAJE FUERA DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES	999-L-1
999.1101. Generalidades.....	999-L-1
999.1103. Breve parada-estancia	999-L-1
999.1105. Interrupción del Vuelo	999-L-1
CAPÍTULO M. DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECIFICOS	999-M-1
999.1201. Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro	999-M-1
999.1203. Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional	999-M-1
CAPÍTULO N. FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.....	999-N-1
999.1301. Asistencia a las personas con movilidad reducida.....	999-N-1
999.1303. Animales de Terapia	999-N-2

CAPÍTULO O. ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES.....	999-O-1
999.1401. General	999-O-1
CAPÍTULO P. SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS	999-P-1
999.1501. Información Anticipada sobre los Pasajeros (API).....	999-P-1
999.1503. Información del Registro de Nombres del Pasajero (PNR).....	999-P-1
CAPÍTULO Q. TRATA Y TRÁFICO DE PERSONAS.....	999-Q-1
999.1701 Generalidades.....	999-Q-1
CAPÍTULO R. APLICACIÓN DEL REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL Y DISPOSICIONES CONEXAS.....	999-R-1
999.1801 Disposiciones Generales.....	999-R-1
APÉNDICE 1. DECLARACIÓN GENERAL	999-AP1-1
APÉNDICE 2. MANIFIESTO DE PASAJEROS	999-AP2-1
APÉNDICE 3. MANIFIESTO DE CARGA	999-AP3-1
APÉNDICE 4. RECOMENDACIONES DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA	999-AP4-1
APÉNDICE 5. PROCEDIMIENTOS DE DESINFECCIÓN Y DESINSECTACIÓN DE AERONAVES.....	999-AP5-1
APÉNDICE 6. FORMATO SUGERIDO PARA DEVOLUCIÓN DE PERSONAS NO ADMISIBLE.....	999-AP6-1
APÉNDICE 7. FORMULARIO DE SALUD PARA LOCALIZAR A PASAJEROS.....	999-AP7-1
APÉNDICE 8. PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE PROTOCOLO DE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES	999-AP8-1
APÉNDICE 9. MATRIZ DE RIESGO FAL	999-AP9-1
APÉNDICE 10. CANTIDAD MÍNIMA DE PERSONAL EN MOSTRADORES DE FACTURACIÓN DE EXPLOTADORES DE AERONAVES PARA EL PROCESAMIENTO DE PASAJEROS.....	999-AP10-1
APÉNDICE 11. TIEMPOS MÍNIMOS DE CONEXIÓN ENTRE VUELOS.....	999-AP11-1
APÉNDICE 12. TRATA DE PERSONAS.....	999-AP12-1

CAPÍTULO A. OBJETIVO, APLICABILIDAD, DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

999.1. Objetivo de la reglamentación

- (a) El presente Reglamento tiene por objeto facilitar el transporte aéreo nacional e internacional, evitando todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipajes, carga y correo, causados por las operaciones de los Explotadores de Aeronaves, fortaleciendo el Sistema de Facilitación y mejorando la calidad en el servicio de transporte aéreo.

999.3. Aplicabilidad

- (a) Este Reglamento es aplicable a todos los Explotadores de Aeronaves públicos y privados nacionales y extranjeros que operan en el Estado boliviano.

999.5. Definiciones

- (a) Las definiciones y acrónimos indicados a continuación son los utilizados en materia de Facilitación y tienen el siguiente significado para los fines del presente Reglamento:

- (1). **Admisión.** El permiso otorgado a una persona por las autoridades competentes de un Estado para entrar a ese Estado, de conformidad con sus leyes nacionales.
- (2). **Admisión temporal.** Procedimiento de aduanas en virtud del cual determinadas mercancías pueden entrar en un territorio aduanero, exoneradas condicionalmente del pago del importe de los derechos e impuestos, en su totalidad o en parte; tales mercancías deben importarse para un fin específico y estar destinadas a la reexportación dentro de un período especificado y sin haber sufrido ningún cambio, excepto la depreciación normal debida al uso que se haya hecho de las mismas.
- (3). **Aeropuerto internacional.** Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, salud pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.
- (4). **Agente autorizado.** Persona que representa al explotador de aeronaves y que está autorizada por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye, cuando lo permita la legislación nacional, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.
- (5). **API interactivo (iAPI).** Sistema electrónico que, durante la presentación a la salida, transmite los elementos de datos API recopilados por Los Explotadores de Aeronaves a las autoridades públicas quienes, dentro del tiempo habitual destinado a los trámites de presentación de los pasajeros, envían al explotador un mensaje de respuesta sobre cada pasajero y/o miembro de la tripulación.
- (6). **Arreglos de tránsito directo.** Arreglos especiales, aprobados por las autoridades competentes, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso por el Estado contratante, puede permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dichas autoridades.

- (7). **Autoridades competentes.** Dependencias o funcionarios de un Estado contratante encargado de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos del mismo, que tengan relación con algún aspecto de estas normas y métodos recomendados.
- (8). **Carga.** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.
- (9). **Cargar.** Acción de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para transportarlos en un vuelo.
- (10). **Comodidades para los pasajeros.** Instalaciones y servicios que se suministran a los pasajeros y que no son esenciales para el despacho de los mismos.
- (11). **Control de estupefacientes.** Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.
- (12). **Control de migración.** Medidas adoptadas por los Estados para controlar la entrada, el tránsito y la salida de sus territorios de las personas que viajan por vía aérea.
- (13). **Control fronterizo automatizado (ABC).** Sistema automatizado que autentica el documento de viaje de lectura mecánica electrónico o el token, verifica que el pasajero es el legítimo titular del documento o el token, consulta los registros de control de frontera y finalmente determina si corresponde otorgar el permiso para cruzar la frontera según normas preestablecidas.
- (14). **Correo.** Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).
- (15). **Cuarentena.** Restricción de las actividades y/o separación de los demás de personas que no están enfermas pero respecto de las cuales se tienen sospechas, o de equipajes, contenedores, dispositivos de transporte o mercancías que generan sospecha, de forma de prevenir la posible propagación de la infección o contaminación.
- (16). **Declarante.** Toda persona que hace una declaración de mercancías o en cuyo nombre se hace tal declaración.
- (17). **Derechos e impuestos a la importación.** Derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos o gravámenes recaudados al importar mercancías o en relación con dicha importación. No se incluyen los cargos cuyo importe se limite al costo aproximado de los servicios prestados ni los percibidos por la aduana en nombre de otra administración nacional.
- (18). **Descarga.** Acción de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje.
- (19). **Desembarque.** Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

- (20). **Desinfección.** Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar agentes infecciosos presentes en un cuerpo humano o animal, dentro o en la superficie de las partes afectadas de una aeronave, equipaje, carga, mercancías o de los contenedores, según corresponda, mediante su exposición directa a agentes químicos o físicos.
- (21). **Desinsectación.** Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar insectos en aeronaves, equipaje, carga, contenedores, mercancías o paquetes postales.
- (22). **Despacho de mercancías.** Realización de las formalidades aduaneras necesarias a fin de que las mercancías puedan ser importadas para el consumo interior, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero.
- (23). **Directorio de claves públicas de la OACI (DCP OACI).** Base de datos central que hace las veces de repositorio de los certificados de los firmantes de documentos (CDS) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (MLCSCA), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (ICCSCA) y las listas de revocación de certificados expedidas por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la OACI mantiene en nombre de dichos participantes a fin de facilitar la validación de los datos en los DVLM electrónicos.
- (24). **Documentación sanitaria.** La prueba documental que exijan los Estados contratantes, incluida la documentación normalizada por la Organización Mundial de la Salud en su Reglamento Sanitario Internacional (RSI) (2005), para acreditar que el público pasajero y las tripulaciones han cumplido los requisitos para prevenir y mitigar la propagación de enfermedades transmisibles con el propósito de ingresar en un Estado contratante o transitar por él.
- (25). **Documento de viaje.** Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.
- (26). **Documentos de los explotadores de aeronaves.** Cartas de porte aéreo/notas de consignación, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y al balance, para uso de los explotadores de aeronaves.
- (27). **Documentos sanitarios normalizados.** Los documentos normalizados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Reglamento Sanitario Internacional (RSI) (2005).
- (28). **DVLM electrónico.** Un DVLM (pasaporte, visado o tarjeta) que incorpora un circuito integrado sin contacto que comprende la capacidad de identificación biométrica del titular del DVLM de conformidad con las especificaciones de la Parte pertinente del Doc. 9303 documentos de viaje de lectura mecánica.
- (29). **Efectos nocivos.** Efectos capaces de constituir un peligro para la salud de las personas que viajan, el personal, la carga viva o la estructura de la aeronave.

- (30). **Embarque.** Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.
- (31). **Emergencia de salud pública de importancia internacional.** Un evento extraordinario que, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud:
- i. Constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad y;
 - ii. Podría exigir una respuesta internacional coordinada.
- (32). **Equipaje.** Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.
- (33). **Equipaje extraviado.** Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.
- (34). **Equipaje no acompañado.** Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, ya sea en otra.
- (35). **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.
- (36). **Equipaje no reclamado.** Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.
- (37). **Equipo de aeronave.** Artículos, incluso el botiquín de primeros auxilios y el equipo para supervivientes, así como provisiones transportadas a bordo, que no sean repuestos ni suministros, y que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo.
- (38). **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.
- (39). **Equipo terrestre.** Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.
- (40). **Escolta.** Persona autorizada por un Estado contratante o un explotador de aeronaves para acompañar a personas no admisibles o personas deportadas que son retiradas de dicho Estado contratante.
- (41). **Estado de matrícula.** Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- (42). **Evaluación de riesgo.** Proceso de detección de peligros, análisis del riesgo y valoración del riesgo.

- (43). **Explotador de aeronaves.** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- (44). **Facilitación del Transporte Aéreo.** Es una combinación de medidas, recursos humanos y materiales destinados a mejorar y optimizar los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, cargas, equipajes, correo con el fin de evitar demoras innecesarias, cumpliendo con la legislación nacional e internacional aplicable.
- (45). **Gestión de riesgos.** Aplicación sistemática de procedimientos y métodos de gestión que proporcionan a los organismos encargados de la inspección, la información necesaria para atender movimientos o envíos que representan un riesgo.
- (46). **Impostor.** Persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo de un documento de viaje auténtico.
- (47). **Inicio del viaje.** El punto en que la persona inició su viaje, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en un vuelo directo o en un vuelo de enlace, si no salió de la zona de tránsito directo del aeropuerto en cuestión.
- (48). **Inspector de la aviación civil.** Un inspector de la aviación civil es una persona, designada por un Estado contratante, que se encarga de inspeccionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación u otros aspectos directamente relacionados con las operaciones de transporte aéreo, de acuerdo con las instrucciones de la autoridad competente.
- (49). **Seguridad fronteriza.** La aplicación que ejerce un Estado de sus leyes o reglamentos relativos al movimiento de mercancías o personas a través de sus fronteras.
- (50). **Levante de las mercancías.** Acto por el que las autoridades aduaneras permiten que las mercancías objeto de despacho sean puestas a disposición de los interesados.
- (51). **Línea aérea.** Según lo estipulado en el Artículo 96 del Convenio, cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo internacional regular.
- (52). **Menor.** Una persona que no ha alcanzado aún la mayoría de edad establecida en la ley que sea aplicable a dicha persona.
- (53). **Menor no acompañado.** Menor que viaja solo o únicamente en compañía de otro menor.
- (54). **Miembro de la tripulación.** Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.
- (55). **Miembro de la tripulación de vuelo.** Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

- (56). **Orden de deportación.** Una orden por escrito, expedida por las autoridades competentes de un Estado y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga de ese Estado.
- (57). **Orden de retiro.** Una orden por escrito notificada por un Estado a un explotador en cuyo vuelo viajó una persona no admisible en ese Estado, ordenando al explotador que retire a esa persona de su territorio.
- (58). **Operación de la aviación general.** Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.
- (59). **Operador económico autorizado (OEA).** Un OEA participa en el movimiento internacional de mercancías en representación de una administración aduanera nacional o en cualquier función que ésta hubiera autorizado, de acuerdo con las normas de seguridad de la cadena de suministro de la OMA o equivalentes. El concepto de OEA incluye, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, despachantes, transportistas, consolidadores, intermediarios, operadores portuarios, aeroportuarios y de terminales, operadores integrados, depósitos, distribuidores y transitorios.
- (60). **Persona acompañante.** Adulto que viaja con un menor. Esta persona no es, necesariamente, la madre, padre o tutor del menor.
- (61). **Persona con Movilidad Reducida.** Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa de discapacidad al utilizar los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.
- (62). **Persona deportada.** Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.
- (63). **Persona documentada inapropiadamente.** Una persona que viaja o intenta viajar: con un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido; con un documento de viaje o un visado falsificado, que ha sido objeto de imitación fraudulenta o alterado; con el documento de viaje o visado de otra persona; o d) sin documento de viaje o visado, si se requiere.
- (64). **Persona no admisible.** Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.
- (65). **Piloto al mando.** Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.
- (66). **Precauciones necesarias.** Verificaciones llevadas a cabo en el punto de embarque por personal adecuadamente capacitado de los Explotadores de Aeronaves o de la compañía que opera en nombre de los Explotadores de Aeronaves, para asegurarse de que cada persona tenga consigo un documento de viaje válido y, cuando corresponda, el visado o permiso de residencia requerido para ingresar al Estado de tránsito o receptor. Estas verificaciones se han concebido para garantizar que toda irregularidad (p. ej., alteración obvia del documento) sea detectada.

- (67). **Provisiones transportadas a bordo.** Artículos, ya sea desechables o destinados para usos múltiples, que los Explotadores de Aeronaves utiliza para el suministro de servicios durante los vuelos, en particular para servir los alimentos y brindar comodidades a los pasajeros.
- (68) **Rastreo de contactos.** Práctica consistente en identificar, notificar y monitorizar a aquellas personas que puedan haber estado en contacto cercano o que hayan estado expuestas y puedan haberse contagiado de otra persona que sea portadora confirmada o probable de una enfermedad infecciosa como medio de controlar la propagación de la infección. La identidad de la persona confirmada o potencialmente infectada no se divulga a los contactos, aun cuando pregunten.
- (69). **Repuestos.** Artículos, incluso motores y hélices, para reparación o recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.
- (70). **Retiro de una persona.** Acción mediante la cual las autoridades competentes de un Estado, en cumplimiento de sus leyes, ordenan a una persona salir de ese Estado.
- (71). **Riesgo para la salud pública.** La probabilidad de que se produzca un evento que pueda afectar adversamente la salud de poblaciones humanas y, en particular, de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo.
- (72). **Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API).** Sistema de comunicaciones electrónicas mediante el cual los elementos de datos requeridos se recopilan y transmiten a las agencias encargadas del control fronterizo antes de la salida o llegada del vuelo y se ponen a disposición de ellas mediante la línea primaria en el aeropuerto de entrada.
- (73). **Sistemas electrónicos de viaje (ETS).** Proceso automatizado para la presentación, aceptación y verificación de una autorización del pasajero para viajar a un Estado, en lugar del talón de visado estándar impreso.
- (74). **Suministros.** Suministros para consumo (avituallamiento); y suministros para llevar (mercancías).
- (75). **Suministros (avituallamiento) para consumo.** Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.
- (76). **Suministros (mercancías) para llevar.** Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.
- (77). **Ventanilla única.** Un servicio que permite a las partes que intervienen en el comercio y en el transporte, presentar la información y los documentos normalizados en un solo punto de entrada a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. Si la información es electrónica, los elementos de datos específicos se deberían presentar una sola vez.

- (78). **Ventanilla única de ingreso de datos del pasajero.** Instalaciones que permiten a las partes que intervienen en el transporte de pasajeros por vía aérea presentar información normalizada sobre los pasajeros (es decir, API, iAPI y/o PNR) por medio de un único punto de ingreso de datos, a fin de cumplir todos los requisitos reglamentarios para la entrada o salida de los pasajeros que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante.
- (79). **Visitante.** Toda persona que desembarque y entre en el territorio de un Estado contratante distinto del de su residencia habitual, permanezca en él legalmente con arreglo a lo prescrito por ese Estado contratante, para fines legítimos en calidad de no inmigrante, tales como de turismo, diversión, deportes, salud, motivos familiares, peregrinaciones religiosas o negocios, y que no emprenda ninguna ocupación lucrativa durante su estancia en el territorio visitado.
- (80). **Vuelo directo.** Cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo, desde el punto de origen, vía cualesquier puntos intermedios, hasta el punto de destino.
- (81). **Vuelos de repatriación.** Vuelos especiales organizados, facilitados o promovidos por un Estado con el único fin de transportar hasta su propio territorio o a un tercer país seguro a sus nacionales y otras personas admisibles desde otros países en vuelos con aeronaves del Estado, vuelos humanitarios o vuelos comerciales chárter o no regulares.
- (82). **Vuelos de socorro.** Vuelos de carácter humanitario para transportar personal y provisiones de socorro como alimentos, ropa, tiendas, artículos médicos y de otro tipo durante y después de una emergencia o desastre o para evacuar personas cuya vida o salud se ve amenazada por emergencias o desastres, hasta lugares seguros del mismo Estado o de otro Estado dispuesto a recibirlas.
- (83). **Zona de tránsito directo.** Zona especial que se establece en los aeropuertos internacionales, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su supervisión o control directos, en la que los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o trasbordo sin solicitar entrada al Estado.
- (84). **Zona franca.** Parte del territorio de un Estado contratante en la que toda mercancía que se introduzca se considera generalmente que está fuera del territorio aduanero, por lo que respecta a los derechos e impuestos a la importación.

999.7. Acrónimos

AAC. Autoridad Aeronáutica Civil.

ACI. Consejo Internacional de Aeropuertos.

AIP. Publicación de Información Aeronáutica.

AN-9. Anexo 9 - Facilitación– al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

ANB. Aduana Nacional de Bolivia.

- API.** Información Anticipada sobre los pasajeros.
- APP.** Despacho anticipado de pasajeros.
- AVSEC.** Seguridad de la Aviación Civil.
- CONCIFAL.** Consejo Nacional de Coordinación Interinstitucional de Facilitación.
- DGAC.** Dirección General de Aeronáutica Civil.
- DIGEMIG.** Dirección General de Migración.
- DVLM.** Documento de viaje de lectura mecánica.
- EDI.** Intercambio electrónico de datos.
- ESPII.** Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional.
- FAL.** Facilitación del Transporte Aéreo.
- FELCN.** Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico.
- IATA.** Asociación del Transporte Aéreo Internacional.
- INTERPOL.** Policía Internacional.
- ISO.** Organización Internacional de Normalización.
- MoU.** Memorando de acuerdo.
- OACI.** Organización de Aviación Civil Internacional.
- OMA.** Organización Mundial de Aduanas.
- OMS.** Organización Mundial de la Salud.
- PFAL.** Programa de Facilitación.
- PLM.** Pasaporte de lectura mecánica.
- PMR.** Persona con Movilidad Reducida.
- PNFAL.** Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.
- PNR.** Registro de nombres de los pasajeros.
- SARPS.** Normas y métodos recomendados.

SENASAG. Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria

UAFAL. Unidad Aeroportuaria de Facilitación.

UMA. Unidad Médica Aeroportuaria.

UPU. Unión Postal Universal

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO B. AUTORIDAD AEROPORTUARIA**999.101. Autoridad de Aeroportuaria**

- (a) El Explotador de Aeropuertos a través de su Jefe de Aeropuerto, se constituye en la Autoridad en los Aeropuertos del Estado Plurinacional de Bolivia siendo responsable de velar por el correcto funcionamiento de la terminal aérea, servicios, infraestructura, equipamiento y señalización.
- (b) El Jefe de Aeropuerto debe coordinar con todas las Instituciones que realizan controles en aeropuertos para garantizar que los procedimientos utilizados por las mismas vayan acorde al sistema de transporte aéreo.
- (c) El Explotador de Aeropuerto es el responsable de todas las coordinaciones con las Instituciones de control de frontera sobre los ambientes y puntos de control.
- (d) El Jefe de Aeropuerto debe Coordinar el cumplimiento del Procedimiento de Tránsito de Pasajeros y su equipaje procedentes de un vuelo internacional a un vuelo nacional, si este fuese aplicable en su aeropuerto.
- (e) El Explotador de Aeropuerto es responsable de la armonización de los controles fronterizos en todos los aeropuertos internacionales.
- (f) Los Explotadores de Aeronaves, deben coordinar con el Explotador del Aeropuerto todos los requerimientos de infraestructura o procedimientos pertinentes a la Facilitación del Transporte Aéreo.
- (g) Ante cualquier, congestión en los aeropuertos que sea causada por demora/s de los explotadores de aeronaves el jefe de aeropuerto debe garantizar su presencia en el lugar y establecer las medidas que solucionen el problema.
- (h) El Jefe de Aeropuerto debe resolver los problemas operativos de forma inmediata.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO C. PROGRAMA DE FACILITACIÓN

999.201. Objetivo del Programa de Facilitación

- (a) El objetivo del Programa de Facilitación, es establecer para los Explotadores de Aeronaves medidas y procedimientos estandarizados que promuevan la Facilitación del Transporte Aéreo en los aeropuertos donde opera, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de la normativa y mejorar continuamente el servicio de transporte aéreo.

999.203. Contenido del Programa de Facilitación

- (a) El Programa de Facilitación de los Explotadores de Aeronaves, deben organizar las operaciones en el aeropuerto, estableciendo las medidas y procedimientos de facilitación a ser aplicados para cumplir con la presente Reglamentación, determinando con claridad las responsabilidades, los elementos a emplear, el método, momento y lugar de aplicación de acuerdo al Modelo elaborado por la AAC.

999.205. Responsabilidades respecto al Programa de Facilitación

- (a) Los Explotadores de Aeronaves debe, elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Facilitación de la Aerolínea, aprobado por la AAC.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves, deben asegurar que las medidas y procedimientos establecidos en el Programa de Facilitación, cumplan con el objetivo del presente Reglamento.
- (c) La aplicación del Programa de Facilitación de los Explotadores de Aeronaves debe ser coordinado con los Explotadores de Aeropuertos e Instituciones del Estado, vinculadas con la Facilitación del Transporte Aéreo.
- (d) Los Explotadores de Aeronaves, deben contar con una copia actualizada del Programa de Facilitación, en un lugar específico, al alcance de las personas responsables de su aplicación.
- (e) Los Explotadores de Aeronaves, deben difundir el Programa de Facilitación a todos sus funcionarios involucrados en materia de Facilitación a través de capacitaciones internas las cuales serán evaluadas por la AAC.

999.207. Aprobación del Programa de Facilitación

- (a) Los Explotadores de Aeronaves debe remitir de forma oficial un ejemplar físico y digital del Programa de Facilitación propuesto a la AAC para su revisión y aprobación.
- (b) Dentro de los veinte (20) días hábiles, después de haber sido recibido el Programa de Facilitación propuesto, la AAC aprobará el mismo o notificará por escrito al Explotador de aeronaves las observaciones encontradas.

- (c) Posterior a la recepción de la notificación para la modificación del programa, Los Explotadores de Aeronaves debe remitir a la AAC, en un plazo de quince (15) días hábiles, el Programa de Facilitación modificado.
- (d) Una vez aprobado el Programa de Facilitación propuesto y en caso de no existir observaciones, Los Explotadores de Aeronaves debe remitir de forma oficial un ejemplar adicional, los cuales serán validados por la AAC y distribuidos de la siguiente manera:
 - (1). 1 copia para la AAC.
 - (2). 1 copia para Los Explotadores de Aeronaves.

999.209. Enmiendas al Programa de Facilitación

- (a) Dentro de los veinte (20) días hábiles, después de haber sido recibida la Enmienda al Programa de Facilitación, la AAC aprobará la misma o notificará por escrito al Explotador de aeronaves las observaciones encontradas.
- (b) Posterior a la recepción de la notificación de modificación de la solicitud de enmienda del Programa de Facilitación, Los Explotadores de Aeronaves debe, en diez (10) días hábiles remitir a la AAC la enmienda modificada.
- (c) La AAC puede enmendar un Programa de Facilitación de los Explotadores de Aeronaves, si determina su necesidad para garantizar la aplicación del presente Reglamento y efectividad del Sistema de Facilitación del Transporte Aéreo.

CAPÍTULO D. COORDINADOR DE FACILITACIÓN DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES**999.301. Disposiciones respecto al Coordinador de Facilitación**

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben designar de forma oficial a un Coordinador de Facilitación en cada uno de los aeropuertos donde operan regularmente, el cual será responsable de velar por la continua aplicación del Programa de Facilitación de la aerolínea y su eficacia.
- (b) Los requisitos exigidos para ser nominado Coordinador de Facilitación del Aeropuerto son:
 - (1). Experiencia laboral de tres (3) años en el aeropuerto.
 - (2). Haber aprobado el Curso Básico de Facilitación del Transporte Aéreo, certificado/acreditado por la AAC.
 - (3). Cursar el recurrente del Curso Básico de Facilitación acreditado por la AAC cada dos (2) años.
- (c) El Coordinador de Facilitación del Aeropuerto, debe contar con medios de comunicación directos las veinticuatro (24) horas del día.
- (d) El Coordinador de Facilitación del Aeropuerto, debe estar facultado para actuar como enlace directo con la AAC en materia de Facilitación, acordar los plazos de aplicación de las medidas correctivas resultado de una actividad de fiscalización y representará a la aerolínea ante la Unidad Aeroportuaria de Facilitación – UAFAL.
- (e) Los Explotadores de Aeronaves, deben establecer la cadena de sucesión para la coordinación de la facilitación aeroportuaria en caso de ausencia del principal Coordinador de Facilitación, los cuales deben contar con medios de comunicación directa las veinticuatro (24) horas.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO E. INSTRUCTORES DE FACILITACIÓN DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES**999.401. Disposiciones respecto al proceso de Certificación para Instructor de Facilitación**

La AAC formará instructores de Facilitación siempre y cuando los mismos sean funcionarios de los Explotadores de Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves o inspectores de Facilitación de la DGAC, cumpliendo los siguientes requisitos:

- (a) Solicitud dirigida al Director Ejecutivo de la DGAC, por parte de la empresa o institución a la que pertenece el funcionario indicando la pretensión de ser Instructor de Facilitación.
- (b) Adjuntar a la solicitud descrita en el punto (a), la siguiente documentación:
 - (1) Copia del carnet de identidad vigente;
 - (2) Poseer mayoría de edad de (21) veintiún años;
 - (3) Copia del Título de Bachiller y copia legalizada del Título Académico o Técnico Superior o Licencia Aeronáutica;
 - (4) Certificado de trabajo original que demuestre una experiencia mínima de dos (2) años que implique la aplicación de procedimientos de Facilitación de un Explotador de Aeropuerto o Explotador de Aeronaves;
 - (5) Copia del Certificado de aprobación vigente del Curso Básico de Facilitación impartido por el INAC o centros de entrenamiento reconocidos por la OACI, realizado dentro de los dos últimos años. En el caso de Inspectores de Facilitación del Transporte Aéreo deben presentar el certificado del Curso Básico de Facilitación emitido por la DGAC.
 - (6) Copia del certificado del Curso Técnicas de Instrucción, inicial o recurrente, realizado en el último año en el INAC;
- (c) Una vez que los requisitos de los puntos a y b sean revisados y cumplidos a cabalidad, la DGAC notificará al solicitante la fecha y hora programada para la evaluación teórica correspondiente;
- (d) Presentarse de manera puntual a la evaluación teórica de conocimientos sobre Facilitación del Transporte Aéreo, programada y elaborada por la DGAC cuya nota mínima de aprobación es de 81%.
- (e) El postulante debe haber cumplido con la nota de aprobación estipulada en el punto (d) con lo cual la DGAC notificará al mismo sobre la fecha, hora y tema de exposición asignado como parte de la evaluación práctica, este corresponderá a un capítulo del Programa de Facilitación del Explotador al que pertenece.
- (f) Una vez notificado, el postulante debe presentarse de manera puntual a la evaluación práctica y desarrollar el módulo en calidad de instructor-postulante (El jurado calificador será designado por una comisión aprobada por el Director Ejecutivo de la DGAC y en coordinación con el Instituto Nacional de Aviación Civil INAC), la nota mínima de aprobación es de 81%.
- (g) El resultado del proceso de Certificación como Instructor FAL y los requisitos administrativos siguientes, serán comunicados al postulante a la finalización de la evaluación práctica.
- (h) Efectuar el pago por la emisión del Certificado de Instructor de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Ingresos por Servicios Aeronáuticos (RIPSA) y enviar a la Unidad FAL el comprobante de Ingreso.

- (i) Una vez concluidos los procesos administrativos internos relacionados al trámite de la certificación solicitada, la DGAC emitirá y hará la entrega del certificado de instructor al postulante.

999.403. Disposiciones respecto al proceso de Renovación del Certificado de Instructor de Facilitación

- (a) Solicitud dirigida al Director Ejecutivo de la DGAC por parte de la institución a la que pertenece el funcionario indicando la renovación del Certificado de Instructor de Facilitación, adjuntando las evidencias del cumplimiento de los requisitos que se incluyen en el presente Programa.
- (b) Adjuntar a la solicitud descrita en el punto (a), la siguiente documentación:
 - (1) Copia de la cédula de identidad vigente;
 - (2) Copia del Certificado vigente del el Curso Básico de Facilitación (validez 2 años) impartido por el INAC o centros de entrenamiento reconocidos por la OACI, realizado dentro de los dos últimos años;
 - (3) Copia del Certificado vigente del Curso de Técnicas de Instrucción impartido por el INAC o un CIAC validado por la DGAC.
 - (4) Listas de participantes, emitidas de manera oficial por el explotador al que pertenece el solicitante, demostrando haber impartido a su empresa o institución un mínimo de ochenta (80) horas académicas en un periodo de veinticuatro (24) meses precedentes a la renovación.
- (c) Las horas académicas para cumplir con los requisitos del proceso de Renovación, deben haber sido brindadas durante el periodo de vigencia del certificado.
- (d) Cumplidos todos los requisitos y procesos de revisión documental, la DGAC notificará al solicitante para realizar el pago por la emisión de la renovación del Certificado de Instructor de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Ingresos por Servicios Aeronáuticos (RIPSA) y enviar a la Unidad FAL el comprobante de Ingreso.

999.405. Disposiciones respecto a la Fiscalización a los Instructores de Facilitación

- (a) Los Instructores, estarán sujetos a fiscalización por parte de la DGAC, a través de sus inspectores.

999.407. Causales para la pérdida de Certificación como Instructor de Facilitación del Transporte Aéreo

- (a) Un poseedor de una Certificación de Instructor de Facilitación del Transporte Aéreo, perderá la misma si no ha impartido instrucción en los dos últimos años.
- (b) De encontrarse cualquier documentación fraudulenta presentada ante la DGAC para la certificación como instructor FAL.

999.409. Extravío robo o deterioro de Certificación como Instructor de Facilitación del Transporte Aéreo

- (a) En caso de extravío, robo o deterioro de una certificación como instructor de Facilitación del Transporte Aéreo, el interesado debe solicitar un duplicado a la Dirección General de Aeronáutica Civil, adjuntando la denuncia realizada en la FELCC o la certificación deteriorada según corresponda y comprobante de depósito, en conformidad a lo establecido en el Reglamento de Ingresos por Servicios Aeronáuticos (RIPSA).

- (b) Al momento de realizar la solicitud, el interesado debe contar con la documentación y certificados vigentes.

CAPÍTULO F. AUTORIDAD AERONAÚTICA CIVIL**999.501. Inspectores FAL de la Autoridad Aeronáutica Civil**

- (a) La AAC, a través de los Inspectores de Facilitación, verificará el eficaz y eficiente funcionamiento del Sistema de Facilitación del Transporte Aéreo, a través de estudios, auditorías e inspecciones programadas y no programadas al Explotador del Aeropuerto, Explotadores de Aeronaves y todos los involucrados.
- (b) Para tal fin, los Inspectores FAL de la AAC tienen:
- (1). Acceso irrestricto a cualquier parte del aeropuerto.
 - (2). Acceso a la documentación y registros concernientes al Sistema de Facilitación de los Explotadores de aeronaves, a la obtención en forma inmediata, a solicitud verbal o escrita de copias de dicha documentación e información.
 - (3). Acceso a las aeronaves civiles que se encuentren dentro del Estado boliviano y a las aeronaves civiles registradas en el Estado boliviano que se encuentren en el exterior.
- (c) Toda información que solicite la AAC, debe ser veraz y ajustada a la realidad, ya que, cualquier acción u omisión que pretenda desvirtuar la información será sancionada de acuerdo a lo que establezca la reglamentación pertinente.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO G. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

999.601. Entrada y salida de aeronaves

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben establecer procedimientos para la recepción, preparación y liberación de las aeronaves, de manera segura y eficiente, considerando los requisitos de seguridad de la aviación civil y el control de narcóticos.

999.603. Documentos

- (a) Los documentos requeridos por las Instancias del Estado boliviano a los Explotadores de Aeronaves que realizan vuelos internacionales, no tienen cobros ni visados, con un máximo de tres copias, los mismos se limitan a:
- (1). Declaración General.
 - (2). Manifiesto de Pasajeros.
 - (3). Manifiesto de Carga.
 - (4). Certificado de Desinsectación (en caso de ser requerido por la Ministerio de Salud)
- (b) Los mencionados documentos deben presentarse en formato físico utilizando el modelo normalizado, a menos que se haya acordado con los controles fronterizos enviarlos en formato digital, para lo cual, se eliminaría el requisito de presentarlos en formato físico.
- (c) Los idiomas aceptados para el llenado de los documentos requeridos son el español o inglés.
- (d) El Explotador de Aeropuerto debe asegurar que los procedimientos de manipulación y distribución de productos destinados al consumo (p. ej., alimentos, bebidas y agua) en los aeropuertos, cumplan el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.
- (e) Las personas y entidades que intervengan en la manipulación y distribución de productos destinados al consumo (alimentos, bebidas y agua) abordo de las aeronaves deben contar con la capacitación necesaria para brindar dicho servicio en cumplimiento de las directrices pertinentes de la Organización Mundial de la Salud y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.
- (f) Los Explotadores de Aeronaves no tienen la responsabilidad de presentar una declaración de los suministros que permanezcan a bordo de la aeronave.
- (g) El Explotador de Aeronaves debe asegurarse que se instale un sistema adecuado de gestión de desechos que comprenda su separación, control y disposición de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.
- (h) Los Explotadores de Aeronaves no tienen la responsabilidad de presentar una lista de equipajes acompañados a los controles fronterizos ni del equipaje extraviado cargado o descargado de la aeronave.

- (i) Los Explotadores de Aeronaves deberán presentar la Declaración escrita del correo conforme a los estándares de la Unión Postal Universal.
- (j) Cuando los Explotadores de Aeronaves tengan una escala de tránsito en el Estado boliviano y durante esta etapa no embarquen ni desembarcan pasajeros, carga, mercancías, suministros o correo, no se exigirá los documentos pertinentes de Controles Fronterizos, siempre que se incluya una anotación adecuada en la Declaración General.
- (k) En caso de que Los Explotadores de Aeronaves presente errores en los documentos mencionados, los mismos podrán ser corregidos sin ningún tipo de sanción.

999.605. Desinsectación de Aeronaves

- (a) Los Explotadores de Aeronaves limitarán todo requisito habitual de desinsectación de las cabinas y los puestos de pilotaje de las aeronaves con aerosoles mientras los pasajeros y tripulantes se encuentren a bordo, a las operaciones con una misma aeronave que tenga su origen, ingreso o atraviesen territorios que, a su juicio, constituyen una amenaza para la salud pública, la agricultura o el medio ambiente, de acuerdo al procedimiento dispuesto por el Ministerio de Salud, conforme lo establecido en el Apéndice 5.
- (b) Solo serán aceptados o autorizados únicamente aquellos métodos, sean químicos o no químicos, y/o insecticidas que estén recomendados por la Organización Mundial de la Salud y reconocidos por el Ministerio de Salud.
- (c) Los procedimientos de desinsectación no deben tener efectos nocivos para la salud de pasajeros, el personal y la carga viva y que les cause el mínimo de molestias.
- (d) Los Explotadores de Aeronaves a través de la tripulación debe anunciar a los pasajeros el inicio de la desinsectación, mencionando que no dañará la salud de los pasajeros y el motivo de la desinsectación.
- (e) Los Explotadores de Aeronaves, deben presentar los envases del insecticida empleado, o presentar el Certificado de Desinsectación Residual cuando haya optado por ese método.
- (f) El procedimiento para la Desinsectación será el aprobado por el Ministerio de Salud conforme su normativa vigente.
- (g) El Explotador de Aeronaves, debe aplicar las medidas de mitigación que correspondan cuando se usen insecticidas o cualquier otro medio de desinsectación a fin de evitar que se dañe la estructura de la aeronave o su equipo y material.
- (h) Los Explotadores de Aeronaves, antes de aterrizar en el Estado boliviano deben brindar información preventiva sobre la transmisión de enfermedades transmisibles bajo el formato que el Ministerio de Salud establece ya sea a través de una cartilla informativa a o Implementar en los Sistemas de Entretenimiento (Video informativo).

999.607. Desinfección de Aeronaves

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben llevar a cabo la desinfección de la aeronave rutinariamente para mantener la condición higiénica de la cabina de pasajeros, lavabos y cocinilla conforme al procedimiento aprobado por el Ministerio de Salud conforme lo establecido en el Apéndice 5.
- (b) La desinfección responderá al tipo y grupos de riesgo de los patógenos y se efectuará de acuerdo con los procedimientos establecidos en la orientación vigente de la OMS, teniendo en cuenta las recomendaciones del fabricante de la aeronave en su caso;
- (c) La desinfección debe realizarse en las zonas sospechadas de estar contaminadas con medios químicos o no químicos que posean propiedades que sean apropiados para el agente infeccioso sospechado.
- (d) La desinfección será realizada por personal capacitado y que cuente con el equipo de protección personal adecuado.
- (e) Cuando se utilicen medios químicos o no químicos de desinfección, se aplicarán medidas de mitigación adecuadas para evitar que se dañe la estructura de la aeronave o su equipo y materiales y proteger de efectos nocivos la salud de los pasajeros, el personal o la carga viva
- (f) El Explotador de Aeronaves dispondrá de medidas o medios para asegurarse de que se desinfecten las zonas contaminadas y el equipo o las herramientas que hayan utilizado cuando se contaminen superficies o equipo de la aeronave con líquidos corporales, incluyendo excrementos.
- (g) Cuando se solicite al Explotador de Aeronaves una desinfección de refuerzo por un incidente sanitario o una contaminación abordo, limitará la desinfección al contenedor o compartimento de la aeronave que se sospeche contaminado.
- (h) El procedimiento para la Desinfección será el aprobado por el Ministerio de Salud conforme a su normativa vigente.
- (i) El Explotador de Aeronaves debe contar con un procedimiento que preste especial atención (mediante un refuerzo de supervisión o instrucción) a la desinfección de zonas sensibles específicas tales como el puesto de pilotaje, el compartimento aviónico o la zona de cocina, de conformidad con las directrices del fabricante de la aeronave.
- (j) Cuando se exija constancia de la desinfección tras un incidente sanitario o contaminación a bordo, se aceptará una notificación general en la Declaración General o la planilla de control de desinfección correspondiente como prueba de que la desinfección se realizó de acuerdo con los procedimientos recomendados por la Organización Mundial de la Salud, y se permitirá que quienes viajan a bordo y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave.
- (k) Cuando se exija constancia de la desinfección en forma adicional o junto con la limpieza general, se aceptará la notificación correspondiente en la Declaración General como prueba de que la desinfección se realizó de acuerdo con los procedimientos recomendados por la Organización Mundial de la Salud.

999.609. Vuelos de Aviación General Internacional y otros Vuelos No Regulares

- (a) La AAC dará a conocer, mediante la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), los requisitos respecto solicitudes de autorización de salidas ingresos o sobrevuelos, para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares.
- (b) La AAC indicará en la AIP, la dirección postal, la dirección AFTN, el número de fax y la dirección de correo electrónico, la página web y el número de teléfono de la dependencia designada para autorizar las solicitudes de ingreso al territorio nacional.
- (c) La AAC coordinará las llegadas, salidas u operaciones de tránsito previstas, con los organismos competentes de control fronterizo, conforme a lo señalado anteriormente.

999.611. Autorización de Vuelo No Regular

- (a) La AAC emite el "Reglamento para la Emisión de Autorizaciones de Sobrevuelo Ingreso y Salidas de Aeronaves Civiles en Vuelos No Regulares", presente en la página web oficial de la AAC del Estado boliviano.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO H. ENTRADA Y SALIDA DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE**999.701. Salida de pasajeros y su equipaje**

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben contar con la cantidad de mostradores de facturación para el procesamiento de pasajeros, considerando la capacidad de las aeronaves, temporada, itinerario y tipo de vuelo. Para tal efecto esta cantidad debe determinarse conforme a la Metodología de Cálculo descrita en el Apéndice 10.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves solo tendrán los mostradores de facturación para el check in de pasajeros o atención de las operaciones, no así para fines de venta de pasajes.
- (c) Los mostradores deben estar claramente organizados e identificados para la atención de los pasajeros y asegurar la eficiencia en el procesamiento, estableciendo la atención preferencial para los PMR.
- (d) Los Explotadores de Aeronaves, deben organizar el área de formación de colas, a fin de aprovechar el espacio asignado por el Explotador de Aeropuerto y evitar obstruir los corredores de circulación en el vestíbulo de registro y facturación.
- (e) El área de formación de colas e información previa a la llegada del mostrador debe estar organizada por un agente de tráfico (lobby agent).
- (f) El Lobby Agent es responsable de procesar toda la información previa a la llegada del mostrador, solicitando a los pasajeros tener toda la documentación lista (llenado de formularios, pasaportes u otros documentos requeridos) para evitar demoras en el mostrador de facturación.
- (g) En cada estación el personal de tráfico debe llevar a cabo una sesión informativa (briefing) para analizar las exigencias de cada vuelo y organizar al personal responsable del procesamiento de los pasajeros incluidos los PMR.
- (h) Los Explotadores de Aeronaves, son responsables de verificar que cada pasajero cuenta con el documento de viaje, visas, certificado de vacunas y otros documentos requeridos por los Estados de origen, destino y tránsito, de ser el caso.
- (i) Los Explotadores de Aeronaves, deben contar con un sistema para verificar los requisitos para el ingreso o tránsito de los Estados involucrados en el viaje del pasajero.
- (j) El personal de tráfico debe estar capacitado para identificar documentos de viaje fraudulentos, dicha capacitación debe ser solicitada a Migración o misiones diplomáticas.
- (k) Los Explotadores de Aeronaves, deben establecer un canal de comunicación con Migración
- (l) Los Explotadores de Aeronaves, deben entregar todo documento de viaje fraudulento, falsificado, imitado o suplantado a la Autoridad de Migración del aeropuerto, la cual incautará el documento mencionado. Tales documentos se retirarán de la circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades que figuren como expedidor o a la misión diplomática correspondiente.

- (m) Los Explotadores de Aeronaves, no transportarán a un pasajero desde un punto de salida o tránsito, al destino final previsto cuando se haya identificado que el documento de viaje presentado es fraudulento, falsificado, imitado o suplantado, aplicando la disposición de pasajero inadmitido.
- (n) Las Instituciones de control fronterizo, deben proveer a los Explotadores de Aeronaves los formularios que requieran de forma gratuita y en la cantidad necesaria, para ser repartidas por el lobby agent en caso de salidas y en caso de llegadas, estos formularios serán entregados a bordo por la tripulación.
- (o) Los Explotadores de Aeronaves, cerrarán el proceso de registro y facturación (check-in) de los pasajeros y su equipaje de acuerdo al siguiente parámetro de tiempo:
 - (1). Para Vuelos Nacionales 30 minutos antes de la salida.
 - (2). Para Vuelos Internacionales 60 minutos antes de la salida.

Estos tiempos garantizan que los pasajeros puedan cumplir con todo el flujo de controles fronterizos y poder embarcar sin demora.

- (p) El Explotador de Aeronave en coordinación con el Explotador de Aeropuerto y los controles fronterizos deben, en un plazo máximo de sesenta (60) minutos en conjunto, procesar a los pasajeros que salen del aeropuerto en vuelos internacionales, los cuales no requieran más que los trámites normales, calculándose dicho plazo desde el momento en que el pasajero se presenta al primer proceso (mostrador de la línea aérea).
- (q) El Explotador de Aeronave en coordinación con los Explotadores de Aeropuerto deben en un plazo máximo de veinte (20) minutos en conjunto, despachar a los pasajeros que salen del aeropuerto en vuelos domésticos, calculándose dicho plazo desde el momento en que el pasajero se presenta al primer punto de despacho o primer proceso (mostrador de facturación).
- (r) En vuelos internacionales en los que el flujo de pasajeros sea de gran dimensión, Los Explotadores de Aeronaves en coordinación con el Explotador de Aeropuerto podrán establecer plazos mayores a dos horas para empezar a realizar el registro (check-in) de los pasajeros.
- (s) Cuando el abordaje se efectuó en intemperie, Los Explotadores de Aeronaves debe proteger a los pasajeros de las inclemencias del tiempo.
- (t) Los Explotadores de Aeronaves, son responsables de direccionar a los pasajeros desde la puerta de embarque hasta la aeronave en caso de salida, verificando que no existan elementos que pongan en riesgo la seguridad de los pasajeros.
- (u) Los Explotadores de Aeronaves, deben establecer un procedimiento de embarque ordenado, rápido y seguro coordinando en todo momento con el Explotador de Aeropuerto para evitar el cruce de flujos.
- (v) En caso de cruce de flujos de pasajeros por causa de la infraestructura el Explotador de Aeronave que este embarcando debe parar el proceso dando prioridad al desembarque de pasajeros, proceso que debe ser supervisado por el Explotador de Aeropuerto.

- (w) Los Explotadores de Aeronaves son responsables de brindar información al pasajero, respecto al número de puerta de embarque de salida de un vuelo, el cual debe incorporado en el boarding pass.
- (x) Los Explotadores de Aeronaves, deben verificar que, sus pasajeros, poseedores de un documento de viaje expirado que contenga el visado requerido vigente, estén acompañados de su nuevo documento de viaje con la vigencia correspondiente.

999.703. Entrada de pasajeros y su equipaje

- (a) Los Explotadores de Aeronaves en coordinación con el Explotador de Aeropuerto y controles fronterizos deben, en un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) minutos en conjunto, procesar a los pasajeros y sus equipajes que llegan al aeropuerto, los cuales no requieran más que los trámites normales, calculándose dicho plazo desde el momento en que el pasajero desembarca de la aeronave, cualquiera sea el tamaño de la aeronave y la hora de llegada.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves en coordinación con el Explotador de Aeropuertos, deben en un plazo máximo de veinte (20) minutos en conjunto, procesar a los pasajeros que llegan en vuelos domésticos, calculándose dicho plazo desde el momento en que el pasajero desembarca de la aeronave cualquiera sea el tamaño de la aeronave y la hora de llegada.
- (c) Los Explotadores de Aeronaves, deben contar con una persona responsable de la recepción del vuelo al momento de su arribo, a objeto de atender las necesidades de los pasajeros y tripulación.
- (d) Los pasajeros deben ser escoltados hasta el área de formación de colas del control inmigratorio en casos de vuelos internacionales o al área de recojo de equipajes en caso de vuelos nacionales.
- (e) Los Explotadores de Aeronaves, son responsable de la custodia y cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación que desembarcan desde el momento en que abandonen la aeronave hasta que sean aceptados en el país.
- (f) La responsabilidad de los Explotadores de Aeronaves respecto a la custodia y el cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación, cesará en el momento en que dichas personas hayan sido admitidas legalmente en el país.
- (g) Los equipajes de bodega deben ser distribuidos en las respectivas salas de llegadas a más tardar hasta la el ingreso del último pasajero ingrese a la sala de llegadas.
- (h) Los Explotadores de Aeronaves son responsables de brindar permanente información a los pasajeros sobre los cambios de horarios y cualquier otra anomalía sobre su viaje.
- (i) Los Explotadores de Aeronaves, no presentarán ninguna declaración escrita del equipaje de sus pasajeros y de la tripulación, con excepción de que estos lleven mercancías restringidas o estén sujetas al pago de derechos de aduanas.

999.705. Pasajeros en Tránsito

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben permitir a sus pasajeros permanecer a bordo de la aeronave y autorizar el embarque y desembarque durante el reabastecimiento de combustible, siempre y cuando se tomen las medidas de seguridad operacional y protecciones necesarias.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves, utilizará las salas de tránsito establecidas por el Explotador de Aeropuerto para que puedan permanecer temporalmente sin que se sometan a formalidades de control fronterizo.
- (c) Los Explotadores de Aeronaves receptores de pasajeros en transferencia o trasbordo, deben direccionar a los pasajeros hacia los puntos de control de seguridad y dirigirlos a la sala de embarque de conexión.
- (d) Los Explotadores de Aeronaves, deben establecer un canal de comunicación y procedimientos en coordinación con el Explotador de Aeropuerto y los controles fronterizos para permitir el ingreso al Estado boliviano de los pasajeros en tránsito internacional que se encuentren demorados por motivos de fuerza mayor durante la noche, con fines de alojamiento hasta que puedan continuar su viaje.
- (e) Todos los Explotadores de Aeronaves Nacionales y Extranjeros, que contemplen operaciones aéreas con pasajeros que tengan algún tipo de conexión con vuelos internacionales a la salida o a su arribo al país; o que procedan del exterior y tengan pasajeros en conexión con vuelos nacionales, deberán cumplir con los tiempos mínimos establecidos según el detalle establecido en el apéndice 11 del presente reglamento.

999.707. Equipaje separado de su propietario

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben reencaminar el equipaje extraviado, pudiendo transferir el equipaje entre vuelos internacionales directamente, cumpliendo con los requisitos de seguridad de la aviación civil y de control de narcóticos del aeropuerto.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves, deben contar con un ambiente y procedimiento para el almacenaje del equipaje extraviado hasta que sea identificado, reclamado o reencaminado para encontrarse con su propietario.
- (c) Los Explotadores de Aeronaves, presentarán el equipaje extraviado a la Aduana Nacional en nombre del propietario, para procesar su ingreso al Estado boliviano y ser entregado a su propietario.
- (d) Los Explotadores de Aeronaves, en coordinación y presencia de la Policía Nacional del aeropuerto puede abrir el equipaje a fin de identificar al propietario.
- (e) Los Explotadores de Aeronaves, podrán enviar el equipaje extraviado donde se encuentre su propietario y no se le cobrará multas, sanciones o impuesto de importación, por el equipaje extraviado.
- (f) Los Explotadores de Aeronaves, deben brindar información permanente al pasajero, del extravío del equipaje, la localización y tiempo de entrega del mismo.

- (g) Los Explotadores de Aeronaves, deben cumplir con las disposiciones internacionales de entregar un Kit de limpieza y el monto asignado en caso de que el equipaje no llegue al destino del pasajero en conformidad con el Decreto Supremo N°0285.
- (h) Los Explotadores de Aeronaves, se liberarán de la obligación de custodiar el equipaje que no haya sido despachado por las autoridades competentes, y de la responsabilidad del pago de los derechos de importación e impuestos aplicables a dicho equipaje, cuando este quede a cargo de la aduana y este bajo su control exclusivo.

999.709. Entrada y salida de la tripulación

- (a) El Explotador de Aeronave, debe establecer procedimientos en coordinación con el Explotador de Aeropuerto y las autoridades de control fronterizo para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, como se requiera a la llegada y a la salida, estableciendo un flujo especial para estos, siempre y cuando se encuentren en función de trabajo y en la Declaración General cuando sea el caso. Esta disposición no excluye ningún control fronterizo ni controles de seguridad de la aviación civil.
- (b) El Explotador de Aeronave extranjero, debe establecer procedimientos en coordinación con el Explotador de Aeropuerto y con las Autoridades de control fronterizo para la entrada temporal de su personal técnico sin demora al territorio Boliviano, siempre que este personal sea requerido urgentemente con el objeto de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave que, por razones técnicas, no pueda continuar su viaje.

999.711. Menores

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben desarrollar un procedimiento (basado en el Programa de Capacitación PMR de la DGAC) aprobado por la AAC para el manejo de menores no acompañados, el cual deberá ser impartido a todos su personal que participa en el atención del citado tipo de pasajero a personal de tráfico y tripulantes de cabina.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves recopilaran información detallada del menor, las personas que los entregan a la salida y los que los reciben en el lugar de destino.
- (c) Los Explotadores de Aeronaves no transportaran pasajeros menores de cinco (5) años de edad que viajen sin una persona acompañante.

CAPÍTULO I. ENTRADA Y SALIDA DE LA CARGA**999.801. Entrada y salida de la carga**

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben establecer los procedimientos necesarios para procesar la carga nacional e internacional que vaya a transportar, debiendo coordinar con los involucrados en los procedimientos de controles fronterizos, seguridad de la aviación civil, control de narcóticos, a fin de evitar demoras en su despacho o levante.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves, deben elaborar procedimientos para la presentación de una declaración de mercancías de importación y exportación con anticipación a la llegada y salida de vuelos.
- (c) Cuando la naturaleza de la carga para transporte internacional requiera el control de otras instituciones del Estado boliviano (Salud, Fitozoosanitarios, narcóticos u otras) los Explotadores de Aeronaves realizara las coordinaciones necesarias ante dichas Instituciones para evitar demoras.
- (d) Los Explotadores de Aeronaves, deben utilizar equipos modernos para la inspección de la carga, dichos equipos podrán ser propios o terciarizados.

999.803. Información para las Autoridades del Estado boliviano

- (a) Los Explotadores de Aeronaves brindaran únicamente la información que las Autoridades Competentes consideren necesarias para el levante o despacho de carga.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves presentaran los documentos de importación o exportación de mercancías incluidas el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo de forma electrónica al Sistema de información de la Aduana Nacional.
- (c) Los Explotadores de Aeronaves son responsable, de completar el Manifiesto de Carga conforme al formato establecido como Apéndice 3 y toda documentación para el transporte de carga.
- (d) Los Explotadores de Aeronaves, deben organizar los procesos internos, desde la aceptación de la carga hasta la entrega de la misma, considerando la verificación de la carga, revisión y generación de documentos, clasificación de la carga, almacenaje, armado de los ULDs y agrupación de la carga a granel.
- (e) Los Explotadores de Aeronaves, podrán efectuar el levante de la carga de exportación hasta la hora de salida de la aeronave, siempre y cuando se hayan cumplido las formalidades de los controles correspondientes.
- (f) Los Explotadores de Aeronaves, no son responsables de presentar la prueba de la llegada de mercancías al extranjero para los trámites de importación exportación o tránsito.
- (g) Los Explotadores de Aeronaves, darán prioridad al transporte de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías cuyo despacho con carácter urgente sea admitido por las Autoridades Competentes. Declarados como efectos personales.

- (h) Los Explotadores de Aeronaves, deben tener procedimientos establecidos en su Programa FAL, en caso de transportar efectos personales como equipaje no acompañado.
- (i) Los Explotadores de Aeronaves, para el transporte de carga, deben asegurar que se hayan cumplido todas las formalidades establecidas por la Aduana Nacional.
- (j) Cuando por causas de emergencia o inaccesibilidad a la llegada, la carga las mercancías no se descarguen en el destino previsto, el Explotador de Aeronave no será sujeto a sanciones, multas u otros cargos siempre que:
 - (1). Los Explotadores de Aeronaves notifiquen este hecho a la Aduana dentro del plazo establecido.
 - (2). Se dé una razón válida por la que no pudo descargarse las mercaderías, que resulte aceptable para la Aduana Nacional
 - (3). El Manifiesto de carga se enmiende debidamente.

999.805. Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material importado o exportado por Explotadores de Aeronaves

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, quedaran exentos de derechos e impuestos a la importación sobre provisiones y suministros, para el uso a bordo.
- (b) El préstamo de equipo para aeronaves, piezas de repuesto, equipo terrestre y de seguridad que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación será permitido para el uso entre Explotadores de Aeronaves.

999.807. Contenedores y Paletas

- (a) Los contenedores y paletas de los Explotadores de Aeronaves pertenecientes a otros Estados podrán tener la admisión temporal, sean o no estos propiedad de los Explotadores de Aeronaves en el que lleguen, siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo y se permitirá que estos sean trasladados fuera de los límites del aeropuerto internacional cumpliendo en todo momento las formalidades y requisitos de la Aduana Nacional.
- (b) Bajo supervisión de las Aduana Nacional los Explotadores de Aeronaves podrán descargar la carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, exclusivamente para ser reorganizada y reexpedida a otro Estado.
- (c) Los Explotadores de Aeronaves, deben establecer un procedimiento coordinado con la Aduana Nacional para descargar la carga en tránsito que llega en contenedores o paletas, para así poder seleccionar y reunir los envíos, con el objeto poder reexpedirlos, sin necesidad de someterlos a despacho para consumo interno.

999.809. Correo

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, llevarán a cabo la manipulación, envío y despacho del correo aéreo y se ajustarán a los procedimientos de documentación, como se prescribe en las disposiciones en vigor de la Unión Postal Universal.

999.811. Material radioactivo

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben coordinar con las autoridades correspondientes con el fin de agilizar los trámites para el levante del material radioactivo que se importa en especial el empleado en aplicaciones médicas.

CAPÍTULO J. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS**999.901. Personas no admisibles**

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben establecer un canal de comunicación en su PFAL, ágil entre Migración y el Explotador de Aeropuerto donde se realizan vuelos internacionales, a fin de recibir la notificación escrita o electrónica, de la inadmisibilidad de uno de los pasajeros o tripulantes transportados, para proceder con su traslado a la sala de inadmitidos y planificar su retiro del Estado.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves y el Explotador de Aeropuerto deben ser notificados por Migración que un pasajero ha sido considerado no admisible.
- (c) Los Explotadores de Aeronaves, deben coordinar con Migración la entrega de la orden de retiro de un pasajero que ha sido considerado no admisible. La orden de retiro debe incluir información relativa al vuelo de entrada (de llegada), nombre, edad, sexo y la nacionalidad del pasajero en cuestión, si se conocen esos datos.
- (d) En caso que se ordene el retiro de un pasajero no admisible que haya perdido o destruido sus documentos de viaje, el Explotador de Aeronave debe coordinar con Migración la expedición de una carta de envío siguiendo el formato conforme lo establecido en el Apéndice 6.2 a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. Toda documentación para el retiro del pasajero se entregará al Explotador de Aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, documentación que será suficiente para proceder al control del pasajero al que se refiere la carta.
- (e) En caso que se ordene el retiro de un pasajero no admisible que porte documentos fraudulentos, el Explotador de Aeronave debe coordinar con Migración la expedición de una carta de envío siguiendo el formato establecido en el Apéndice 6.1 a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. Toda documentación para el retiro del pasajero se entregará al Explotador de Aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, documentación que será suficiente para proceder al control del pasajero al que se refiere la carta.
- (f) Los Explotadores de Aeronaves analizarán el riesgo de una posible resistencia de la salida del pasajero inadmisibles garantizando la seguridad operacional o la protección del vuelo en el que será transportado.
- (g) Los Explotadores de Aeronaves, serán responsables de los costos y cuidados de un pasajero no admisible con documentación inapropiada o fraudulenta, estos costos están relacionados con la comunicación (llamadas telefónicas), alimentación, asistencia médica y custodia de seguridad en la sala de inadmitidos del aeropuerto y durante el viaje al Estado donde inició el viaje u otro donde sea aceptado.
- (h) El Estado será responsable de los costos de la custodia y cuidado de todas las demás categorías de pasajeros no admisibles, incluidos los pasajeros no admitidos debido a problemas de documentación que superen la capacidad de los Explotadores de Aeronaves o por razones distintas a la de no contar con la documentación apropiada, desde el momento en que esas personas sean consideradas no admisibles hasta que sean devueltas al explotador de aeronaves para su retiro del Estado.

- (i) Los Explotadores de Aeronaves, podrán gestionar legalmente la recuperación de los gastos incurridos con transporte de la persona no admisible.
- (j) Los Explotadores de Aeronaves, quedan exentos de multas o costos generados por la inadmisibilidad de la personas, cuando demuestre que tomó las precauciones necesarias para asegurar que cuente con la documentación exigida por el Estado receptor.
- (k) Los Explotadores de Aeronaves, deben trasladar al pasajero no admisible al punto donde inició su viaje o a cualquier otro lugar donde sea admisible.
- (l) Cuando el retiro de un pasajero no admisible se relacione con un menor no acompañado, los Explotadores de Aeronaves deben tomar las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés del pasajero.
- (m) Los Explotadores de Aeronaves, deben coordinar con Migración, examinar el caso de un pasajero retirado de un Estado en el que se la haya considerado no admisible, si dicho pasajero inició su viaje en el país. Asimismo los Explotadores de Aeronaves no retornarán al pasajero a un país donde se lo haya considerado anteriormente no admisible.
- (n) No se impedirán la salida de vuelos de los Explotadores de Aeronaves, mientras esté pendiente que se determine la admisibilidad de alguno de los pasajeros que llegan en esa aeronave.

999.903. Personas deportadas

- (a) El Estado que ordenen el traslado de una persona deportada se harán cargo de todas las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el retiro.
- (b) Cuando el retiro de un pasajero deportado se relacione con un menor no acompañado, los Explotadores de Aeronaves deben tomar las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés del pasajero.
- (c) El Estado que ordene el traslado de una persona deporta de su territorio, debe comunicar sobre dicho traslado al Explotador de aeronaves a más tardar 24 horas antes de la salida prevista del vuelo, incluyendo una copia de la siguiente información:
 - (1). Una copia de la orden de deportación, si la ley del Estado lo permite;
 - (2). Una evaluación de riesgo efectuada por la autoridad competente para determinar si la persona deportada está en condiciones de ser retirada con o sin acompañamiento de custodia, en particular teniendo en cuenta su aptitud médica, psíquica y física para el transporte, su voluntad o falta de voluntad de realizar el viaje, patrones de comportamiento y antecedentes de violencia y/o toda otra información pertinente que permita al Explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
 - (3). Los nombres y nacionalidades del personal de escolta.
- (d) Los Explotadores de Aeronaves o el piloto al mando tiene derecho de denegar el transporte de la persona deportada a bordo de determinado vuelo cuando existan inquietudes razonables relacionadas con la seguridad operacional o la protección del vuelo en cuestión.

- (e) Al disponer los arreglos necesarios para el retiro de una persona deportada, los Estados tomarán en cuenta la política de los Explotadores de Aeronaves relativa al número de personas deportadas que pueden transportarse en un vuelo determinado.
- (f) Al hacer arreglos para el retiro de una persona deportada al Estado de destino, se utilizarán, en la medida de lo posible, vuelos directos sin escalas.
- (g) Los Explotadores de Aeronaves, deben exigir al Estado que ordene el traslado de una persona deportada, la entrega de la documentación requerida por el Estado de destino y tránsito de ser el caso.
- (h) El Estado admitirá en su territorio a sus nacionales que hayan sido deportados de otros Estados así como a pasajeros que demuestren residencia válida y autorizada.
- (i) Cuando se determina que un deportado debe viajar con escolta y el viaje implique un país de tránsito, el Estado que deporta debe garantizar un escolta en el lugar de tránsito y se cerciorará de que el mismo permanezca con la persona deportada hasta su destino final, a menos que se hayan realizado coordinaciones con los Explotadores de Aeronaves en el lugar de tránsito.

999.905. Obtención de un documento de viaje sustitutivo

- (a) Cuando deba obtenerse un documento de viaje sustitutivo a fin de facilitar el retiro y la aceptación del pasajero en su destino, el Estado que ordena el retiro proporcionará a través de Migración toda la asistencia que sea viable para la obtención de dicho documento.
- (b) El Estado boliviano a través de Migración, cuando reciba una solicitud a efectos de proporcionar los documentos de viaje pertinentes para facilitar el regreso de uno de sus nacionales, responderá a tal petición dentro de un plazo razonable y a los 30 días de efectuada la solicitud, a más tardar, ya sea expidiendo el documento de viaje correspondiente o indicando a satisfacción del Estado solicitante que la persona en cuestión no es uno de sus nacionales.
- (c) El Estado boliviano a través de Migración no exigirá para la expedición de esos documentos de viaje que la firma de la persona interesada figure en la correspondiente solicitud.
- (d) El Estado boliviano a través de Migración haya determinado que la persona para la que se solicitó el documento de viaje es uno de sus nacionales pero no pueda expedir el pasaporte correspondiente dentro del plazo de 30 días de efectuada la solicitud, el Estado expedirá un documento de viaje de emergencia que confirme la nacionalidad de la persona interesada con validez para su readmisión en dicho Estado.
- (e) Los Estados contratantes no se negarán a expedir un documento de viaje ni impedirán de ningún otro modo el regreso de uno de sus nacionales revocándole la nacionalidad y convirtiéndolo así en apátrida.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO K. INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO**999.1001. Instalaciones y servicios para el tráfico**

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben establecer medidas y procedimientos complementarios a los dispuestos en el Programa de Facilitación del Explotador de Aeropuerto a fin de asegurar el procesamiento organizado, seguro y eficiente de las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipajes, carga y correo.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves, deben comunicar la AAC y los Explotadores de Aeropuertos, en confidencialidad comercial, sus planes con respecto a nuevos servicios e itinerarios, a fin de permitir la planificación racional de las instalaciones y servicios en relación con el tráfico previsto.
- (c) Los Explotadores de Aeronaves, deben implementar equipos y tecnologías para brindar servicios automatizados para el procesamiento en la salida y llegada del pasajero y su equipaje.
- (d) Los Explotadores de Aeronaves, deben implantar servicios automatizados para el tratamiento de pasajeros y equipaje, a fin de evitar aglomeraciones o demoras innecesarias.
- (e) Los Explotadores de Aeronaves, deben comunicar al Explotador de Aeropuerto, información sobre el estado de sus vuelos, a fin de ser comunicados a los usuarios del aeropuerto a través del sistema de información del aeropuerto.
- (f) Los Explotadores de Aeronaves, deben transmitir la información que permita informar y preparar a los pasajeros para el ingreso o salida del Estado, a objeto de acelerar su procesamiento.
- (g) Los Explotadores de Aeronaves, deben contar con un ambiente para el almacenamiento de los equipajes, no identificados y equipajes extraviados hasta que se despache, se rexpida, sea reclamado o se dispongan de acuerdo al reglamento pertinente.
- (h) Los Explotadores de Aeronaves, deben contar con procedimientos y las correspondientes certificaciones incluido su personal, por parte de las Autoridades del Ministerio de Salud, para la producción, conservación, manipulación y distribución de los alimentos, bebidas y agua ofrecida a bordo de las aeronaves, debiendo cumplir con el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005), las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y los reglamentos aeroportuarios nacionales.
- (i) Los Explotadores de Aeronaves, tomarán medidas para asegurar que se proporcione capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros.
- (j) Los Explotadores de Aeronaves, deben contar con procedimientos para la identificación de pasajeros vectores de enfermedades transmisibles y comunicarlas al siguiente aeropuerto de arribo.
- (k) Los Explotadores de Aeronaves, deben hacer uso del transporte de buses disponibles en la parte aeronáutica de los aeropuertos para el traslado de los pasajeros y tripulaciones, desde el edificio terminal hasta la aeronave o viceversa, de acuerdo a los procedimientos establecidos por el Explotador de Aeropuerto.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO L. ATERRIZAJE FUERA DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES**999.1101. Generalidades**

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben comunicar a las autoridades competentes el aterrizaje realizado en un aeropuerto que no sea internacional, incluyendo información sobre el motivo que obligo su aterrizaje y el tiempo estimado para continuar con el vuelo, para lo cual, el piloto al mando debe gestionar el permiso de salida con la Autoridad Aeronáutica Civil.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves, deben coordinar junto con los controles fronterizos y el Explotador de Aeropuerto el desembarque de los pasajeros y carga sensible, cuando el tiempo en tierra supere una (1) hora desde el aterrizaje en el aeropuerto doméstico.
- (c) El comandante de la aeronave, mientras espera las instrucciones de las autoridades competentes, o si él o su tripulación no puedan comunicarse con ellas, estará facultado para tomar las medidas de urgencia que estime necesarias en bien de la salud y seguridad de los pasajeros y tripulaciones y para evitar o aminorar las pérdidas o destrucción de la propia aeronave y de la carga que ésta transporte.

999.1103. Breve parada-estancia

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, podrán continuar el vuelo poco tiempo después de su llegada si da cumplimiento a las siguientes disposiciones:
 - (1). Los Explotadores de Aeronaves deberán coordinar con el Explotador de Aeropuerto la presencia de los controles aduaneros para verificar que la aeronave sea despachada con toda la carga que tenía a bordo al momento de su llegada. En caso de que parte de la mencionada carga no pueda continuar en el mismo vuelo por motivos operacionales u otras causas, las autoridades correspondientes agilizaran los trámites para el despacho de la misma.
 - (2). Solicitar al Explotador de Aeropuerto, en caso de ser necesario, una zona adecuada, que este bajo la supervisión general, la cual se utilizara para que los pasajeros y tripulaciones puedan moverse libremente durante su parada-estancia
 - (3). El Comandante al mando deberá coordinar con el representante de la AAC para conseguir el permiso de salida del Estado Boliviano.

999.1105. Interrupción del Vuelo

- (a) En caso de que el vuelo se retrasará considerablemente o no pueda reanudarse, Los Explotadores de Aeronaves deberán aplicar las siguientes disposiciones:
 - (1). El comandante de la aeronaves, mientras espera instrucciones de las autoridades correspondientes, o si él o su tripulación no puedan comunicarse con ellas, estará facultado para tomas las medias de urgencia que estime necesarias en bien de la salud y seguridad de los pasajeros y tripulación y para evitar o aminorar las pérdidas o destrucción de la propia aeronave y de la carga que ésta transporte.

- (2). Se deberá coordinar con el Explotador de Aeropuerto y los controles fronterizos la salida de la tripulación y pasajeros para que obtengan alojamiento adecuado mientras llevan a cabo las formalidades necesarias para el despacho de la aeronave.
- (3). En caso de que la Aduana Nacional exija que la carga, suministros y equipaje no acompañado se saque de la aeronave por motivos de seguridad, el mismo será depositado en una zona próxima y permanecerá ahí hasta la conclusión de las formalidades solicitadas.
- (4). Se deberá despachar el correo en conformidad con las disposiciones vigentes de la Unión Postal Universal.

CAPÍTULO M. DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECIFICOS**999.1201. Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro**

- (a) En concordancia con los Anexos 12 y 13 de la OACI, los Explotadores de Aeronaves, Explotador de Aeropuertos en coordinación con los Controles Fronterizos efectuara arreglos para asegurar la entrada de temporal y sin demora la Estado Boliviano a personal calificado necesario para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes o recobro con relación a una aeronave extraviada o averiada; asimismo, el personal calificado que busca el ingreso presentará únicamente como documento de viaje su pasaporte.

999.1203. Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional

- (a) El piloto al mando de una aeronave se cerciorará de que se notifiquen prontamente al control de tránsito aéreo todos los casos en que se sospeche una enfermedad transmisible, a fin de que se pueda proporcionar más fácilmente el personal y el equipo médico necesarios para la gestión de los riesgos relacionados con la salud pública a la llegada.
- (b) En caso de que se exija información de los pasajeros y/o la tripulación, para fines de rastreo de contactos se priorizará la obtención de esta información en forma digital, directamente de las personas con fines de gestión de pandemias o utilizando el “Formulario de salud pública para localizar a pasajeros”, para la gestión de incidentes específicos.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO N.FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

999.1301. Asistencia a las personas con movilidad reducida

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben brindar el servicio de asistencia a los PMR gratuito, respetando la dignidad de la persona, para cumplir con aquello, debe contar con un curso para la capacitación del personal que vaya a brindar la asistencia o manipular las ayudas a la movilidad.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves, deben asumir la responsabilidad del PMR desde el momento que se presenta en mostradores de facturación hasta su desembarque y salida al Área pública en el Estado de destino.
- (c) Los Explotadores de Aeronaves, deben publicar los servicios de asistencia que brinda a los PMR en los aeropuertos donde opera regularmente y establecer un canal de comunicación para recibir la solicitud de asistencia o responder a las consultas sobre los requisitos para poder transportar los diferentes tipos de ayudas a la movilidad.
- (d) Los explotadores se cerciorarán de que se adopten las medidas necesarias para asegurarse de que las personas con deficiencias auditivas o visuales puedan obtener la información relacionada con los servicios correspondientes al vuelo en formatos accesibles.
- (e) Los Explotadores de Aeronaves, en caso de transportar ayudas a la movilidad que se impulsen con batería, deberán separar la misma del objeto y se transportara la batería como mercancía peligrosa.
- (f) Los Explotadores de Aeronaves, podrá exigir al PMR que obtengan un certificado médico cuando, debido a su estado de salud, y sea evidente que no estén en condiciones de viajar poniendo en peligro su seguridad o bienestar o el de los demás pasajeros.
- (g) Los Explotadores de Aeronaves no deberán negar el transporte de personas con impedimentos debido a su estado salvo por exigencias de seguridad operacional.
- (h) Los Explotadores de Aeronaves al momento de concretar la venta de boletos a PMR, debe en el acto informarle sobre las asistencias que se le brindaran y/o las limitaciones en el servicio.
- (i) Los Explotadores de Aeronaves, deben proporcionar asientos adecuados para las personas con impedimentos. Sin embargo, esos asientos no deben estar en las filas de las salidas de emergencia, que son las que tienen acceso directo a la salida sin pasar por un pasillo.
- (j) Los Explotadores de Aeronaves, deben brindar servicio de asistencia a los PMR, para la salida, inicia en el mostrador de registro y facturación, hasta el asiento del avión; para la llegada, desde el asiento del avión, hasta la parte pública del aeropuerto, incluyendo las siguientes ayudas:
 - (1). Registro y facturación del equipaje.
 - (2). Pago del derecho de embarque, si corresponde.
 - (3). Procesamiento en los controles fronterizos de salida y llegada, si corresponde.
 - (4). Embarque y desembarque de la aeronave.
 - (5). Desplazamiento en la aeronave.

- (k) La tripulación de cabina y personal de tierra, deben estar capacitados para brindar asistencia a los PMR, esta capacitación puede ser brindada por empresas, instituciones o centros terapéuticos; dicha capacitación deberá efectuarse por lo menos 1 vez al año y será reconocida por la AAC.
- (l) En los mostradores de registro y facturación, los Explotadores de Aeronaves, deben designar un mostrador para la atención de las personas con movilidad reducida.
- (m) Los Explotadores de Aeronaves, deben coordinar con el Explotador de Aeropuerto, el servicio de asistencia a los PMR que utilicen el aeropuerto, desde que la persona arriba al aeropuerto hasta que embarca en la aeronave, o desde que llega, hasta que embarca en un vehículo para dejar el aeropuerto, para asegurar el servicio de asistencia el pasajero debe realizar la solicitud 24 horas antes del inicio del viaje.
- (n) Los Explotadores de Aeronaves, deben designar los asientos de la aeronave más fáciles de acceder a los PMR, cuyo embarque y desembarque debe realizarse con preferencia, siempre que el desembarque lo permita.
- (o) Las ayudas a la movilidad que no puedan transportarse en la cabina de pasajeros, deben ser transportadas en la bodega de la aeronave y entregadas con prontitud al arribo en el destino, en las mismas condiciones en las que fue entregado por el pasajero, para lo cual, la ayudas a la movilidad deben ser las últimas piezas cargadas en la bodega de la aeronave.
- (p) El pasajero debe comunicar al Explotador de Aeronaves, sus necesidades de asistencia al momento de realizar la reserva, a fin de asegurar la capacidad de servicio asistencia del transportador y de los aeropuertos involucrados.
- (q) Los Explotadores de Aeronaves, deben desarrollar e incorporar todas las disposiciones, medidas, capacitación sobre tratamiento a los PMR en su Programa de Facilitación conforme lo establecido en el "Programa de Capacitación de PMR", posterior a la aprobación del mismo por parte de la AAC, debe ser difundido a través de capacitaciones a personal de tierra como a la tripulación.
- (r) Los Explotadores de Aeronaves, deben brindar y difundir el "Programa de Capacitación a PMR", a su personal de tierra como a las tripulaciones de cabina.
- (s) La AAC reconocerá capacitaciones sobre el tratamiento de PMR que los Explotadores de Aeronaves puedan recibir o brindar a su personal.
- (t) Los Explotadores de Aeronaves, deben brindar capacitación sobre la atención a PMR al personal que tiene contacto con este tipo de pasajeros, antes de que asuma sus funciones.
- u) Los Explotadores de Aeronaves no impondrán derechos para el transporte del animal guía que acompañe a un PMR.

999.1303. Animales de Terapia

- (a) El Transporte de animales de terapia será realizado conforme a las Políticas internas de los Explotadores de Aeronaves.

CAPÍTULO O. ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES

999.1401. General

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben aplicar todas las disposiciones, procedimientos, acciones y tareas que le correspondan que estén suscritas en el **PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE PROTOCOLO DE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES** conforme lo establecido en el Apéndice 8.

- (b) Los Explotadores de Aeronaves, deben elaborar un Programa de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares en el marco de sus competencias, en base al “Procedimiento de Aplicación de Protocolo de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares” en conformidad con el Apéndice 8 según corresponda, estos planes deben ser adecuados para prestar asistencia oportuna y efectiva a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO P. SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS**999.1501. Información Anticipada sobre los Pasajeros (API)**

- (a) Los Explotadores de Aeronaves, deben implementar un sistema de información anticipada sobre los pasajeros, para la obtención de ciertos datos del pasaporte o del visado antes de la salida, la transmisión de los mismos por medios electrónicos a las autoridades competentes y el análisis de dichos datos para la gestión de riesgos antes de la llegada a fin de acelerar el despacho.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves sólo exigirán los elementos de los datos que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI.
- (c) Durante el proceso de registro (check-in) de los pasajeros, los Explotadores de Aeronaves, deben captar la información API requerida por el Estado de destino que la requiera y debe ser transmitida en los tiempos previos al despegue acordados.
- (d) Si un Estado contratante requiere intercambiar datos API, deberá tratar, en la mayor medida posible, de limitar la carga operacional y administrativa a los explotadores de aeronaves, mejorando al mismo tiempo la facilitación de los pasajeros.
- (e) Los vuelos de los Explotadores de Aeronaves que ingrese al Estado Boliviano y presenten los datos por medio del sistema API, no deberán presentar un manifiesto de pasajeros impreso.

999.1503. Información del Registro de Nombres del Pasajero (PNR)

- (a) Los Explotadores de Aeronaves que realizan operaciones internacionales de ingreso al Estado Boliviano deben pasar el PNR a las Instituciones de Controles Fronterizos.
- (b) La transmisión de la información del PNR requerida, debe establecer los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos de registro de nombres de los pasajeros (PNR) de los vuelos con origen y destino y quedar bajo la responsabilidad del Explotador de Aeronaves.
- (c) El Explotador de Aeronaves que transmita la información PNR ya sea mediante un medio electrónico o físico, debe realizar un registro que detalle los datos de entrega como ser: fecha, nombre del funcionario que recepciona, institución y número de vuelo referente a la información solicitada por la autoridad competente.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO Q. TRATA DE PERSONAS**999.1701 Generalidades**

- (a) El explotador de aeronaves debe elaborar una política y procedimientos, incluidos protocolos de notificación para los miembros de la tripulación de cabina y personal de tierra que respondan a un caso que se sospecha es de trata y tráfico de personas.
- (b) Los procedimientos y la política que el explotador aéreo establezca deben reflejar toda orientación o requisito y estar enmarcados en el Plan Nacional y Política contra la trata y tráfico de personas, dispuestos por el Estado Plurinacional de Bolivia.
- (c) El explotador de aeronaves debe elaborar una política exponiendo su compromiso de combatir la trata de personas a bordo de sus aeronaves y la identificación de la misma, en los procesos que son realizados por el personal de tierra. La política debe incluir los siguientes aspectos:
1. Declaración del compromiso;
 2. Descripción/definición de trata;
 3. Responsabilidad y autoridad de la tripulación de vuelo;
 4. Responsabilidad de la tripulación de cabina;
 5. Responsabilidad del personal en tierra;
 6. Responsabilidad de otros miembros del personal del explotador (incluido personal de operaciones de terceros);
 7. Documentación y notificación;
 8. Instrucción y procedimiento.
- (d) La política debe incluir también una declaración respecto a la necesidad de impartir instrucción inicial y permanente al personal pertinente de la compañía aérea, a fin de facilitar el reconocimiento y la respuesta a la trata de personas durante las operaciones.
- (e) El explotador de aeronaves debe evaluar los procedimientos actuales para responder a actos delictivos a bordo y determinar si son apropiados para un acto de trata de personas.
- (f) El explotador de aeronaves debe establecer procedimientos para que los miembros de la tripulación de vuelo respondan ante sospechas de casos de trata de personas en vuelo y en tierra.
- (g) Para complementar los procedimientos que establecerá el explotador de aeronaves, deberá considerar los descritos en el Apéndice 12.
- (h) El explotador de aeronave deberá adoptar métodos de notificación para que la información emitida por la tripulación de cabina a la tripulación de vuelo sea transmitida al personal pertinente a su cargo, al personal del explotador de aeropuerto u organismo responsable para obtener asistencia.
- (i) El explotador aéreo debe ser notificado mediante un informe por los miembros de la tripulación sobre lo acontecido, conforme los procedimientos establecidos, posterior a la transferencia de responsabilidad del caso a las autoridades competentes en el Estado de destino (al aterrizar en el siguiente punto de destino una vez suscitado el hecho).

- (j) El explotador aéreo debe proporcionar apoyo a los miembros de la tripulación para facilitar su participación en posibles procedimientos judiciales.
- (k) El explotador debe desarrollar una base de datos con información sobre el número de casos de trata de personas notificados por los miembros de la tripulación.
- (l) El explotador de aeronaves debe desarrollar un programa de instrucción para miembros de la tripulación de cabina y personal de tierra con el propósito que puedan reconocer y responder a la trata de personas. Para ello, puede considerar campañas de concienciación, además de sus obligaciones y responsabilidades.
- (m) En caso que el explotador ya cuente con un programa y desarrolle actividades de instrucción sobre este tema, debe llevar a cabo un análisis para determinar las carencias que pueda tener, tomando en cuenta los aspectos que son descritos en el Apéndice 13, a fin de reforzar la instrucción existente.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO R. APLICACIÓN DEL REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL Y DISPOSICIONES CONEXAS**997.1801 Disposiciones Generales**

- (a) El Explotador de Aeronaves recibirá asistencia por parte de la autoridad competente en la evaluación de los documentos sanitarios normalizados que presente el público viajero a fin de prevenir el fraude y el abuso.
- (b) Los Explotadores de Aeronaves no serán pasibles a multas cuando un pasajero o pasajera entrante resulte inadmisibles o una pasajera o pasajero en tránsito no reúna las condiciones de transferencia de acuerdo con los documentos sanitarios normalizados y/o documentación sanitaria si los explotadores de aeronaves pueden demostrar que efectuaron los controles necesarios.
- (c) El Explotador de Aeronaves dispondrá de la información correspondiente sobre la documentación sanitaria como requisito para el ingreso al Estado Plurinacional de Bolivia la cual comunicará de manera oportuna a los viajeros.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 1. DECLARACIÓN GENERAL

DECLARACIÓN GENERAL (Salida/Entrada)		
Explotador.....		
Marcas de nacionalidad y de matrícula.....		Vuelo núm. Fecha
Salida de..... (Lugar)	Llegada a (Lugar)	
RUTA DE VUELO (La columna "Lugar" debe indicar siempre el punto de origen, todas las paradas en ruta y el punto de destino)		
LUGAR	NOMBRES DE LA TRIPULACIÓN*	NÚMERO DE PASAJEROS EN ESTA ETAPA**
		<i>Lugar de salida:</i> Embarcan
		Continúan en el mismo vuelo
		<i>Lugar de llegada:</i> Desembarcan
		Continúan en el mismo vuelo
<p><i>Declaración sanitaria</i> Nombre y número de asiento o función de las personas a bordo que padecen de una enfermedad distinta del mareo o de los efectos de un accidente que pueden tener una enfermedad transmisible [la presencia de fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior), acompañada de uno o más de los siguientes signos o síntomas: indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o confusión de aparición reciente, aumenta la probabilidad de que la persona esté padeciendo una enfermedad transmisible], así como los casos de esa clase de enfermedad desembarcados durante una escala anterior.....</p> <p>Detalles relativos a cada desinsectación o tratamiento sanitario (lugar, fecha, hora y método) durante el vuelo. Si no se ha efectuado la desinsectación durante el vuelo, dar detalles de la última desinsectación.....</p> <p>Firma, si se exige, con hora y fecha _____ Miembro de la tripulación a quien corresponda</p>		<p>Exclusivamente para uso oficial</p>
<p>Declaro que todas las indicaciones y detalles incluidos en esta declaración general, y en cualesquiera formularios complementarios que deban presentarse con esta declaración general, son completos, exactos y verdaderos según mi leal saber y entender, y que todos los pasajeros en tránsito continuarán o han continuado en este vuelo.</p> <p style="text-align: right;">FIRMA _____ Agente autorizado o piloto al mando</p>		

297 mm (11 3/4 pulgadas)

210 mm (8 1/4 pulgadas)

Las dimensiones del documento serán 210 mm × 297 mm (8 1/4 × 11 3/4 pulgadas).

* Se llenará cuando lo exija el Estado.

** No se llenará cuando se presente el manifiesto de pasajeros y solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 4. RECOMENDACIONES DEL CONCEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA**Para un control de aduanas simplificado, basado en el sistema de doble circuito,
de los pasajeros que llegan por vía aérea (8 de junio de 1971)**

“EL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA,

Habida cuenta de la Recomendación núm. B-3 de la Séptima Conferencia del Departamento de Facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de la Organización en diciembre de 1968, referente al establecimiento en los aeropuertos internacionales de sistemas de doble circuito para el rápido despacho del equipaje a la llegada;

Habida cuenta de la Recomendación núm. 11, adoptada por la Segunda Conferencia Intermedia de la Comisión Europea de Aviación Civil en julio de 1969, sobre el sistema de doble circuito, o circuito rojo/verde;

Deseando contribuir a los esfuerzos para mejorar la corriente del tráfico de pasajeros en los aeropuertos internacionales;

Considerando que este objetivo podrá lograrse implantando un procedimiento simplificado, basado en el sistema de doble circuito, para el control aduanero de los pasajeros y su equipaje;

Considerando que dicho sistema puede ser adoptado sin reducir la eficacia del control y que permite a las autoridades aduaneras despachar eficientemente un número creciente de pasajeros sin un aumento correspondiente del personal de aduanas;

Considerando que la armonización de las características de este sistema entre los distintos países, es esencial para su funcionamiento eficiente;

Recomienda que los miembros introduzcan, en sus principales aeropuertos internacionales, en estrecha cooperación con los explotadores aeroportuarios y otros organismos interesados, el sistema de doble circuito descrito a continuación para el despacho a la llegada de los pasajeros y su equipaje:

- 1) El sistema permitirá a los pasajeros escoger entre dos tipos de circuito:
 - a) uno (circuito verde) para los pasajeros que no lleven consigo mercancías o lleven únicamente mercancías que puedan ser admitidas exentas de derechos de importación e impuestos y que no estén sujetas a prohibiciones o restricciones de importación; y
 - b) el otro (circuito rojo) para los demás pasajeros.
- 2) Cada circuito estará clara y distintamente marcado, de manera que la elección entre ambos pueda ser entendida fácilmente por los pasajeros. La marcación distinta básica será:

- a) con respecto al canal mencionado en el inciso 1) a), verde, en forma de octágono regular, y las palabras “NADA QUE DECLARAR” (“NOTHING TO DECLARE”) (“RIEN À DÉCLARER”);
- b) con respecto al canal mencionado en el inciso 1) b), rojo, en forma cuadrada, y las palabras “MERCANCÍAS QUE DECLARAR” (“GOODS TO DECLARE”) (“MARCHANDISES À DÉCLARER”).

Además, los circuitos serán identificados por una inscripción incluyendo la palabra “ADUANA” (“CUSTOMS”) (“DOUANE”).

- 3) Los textos mencionados en el párrafo 2) estarán en inglés o francés, y en cualquier otro idioma o idiomas considerados útiles para el aeropuerto en cuestión.
- 4) Los pasajeros deberán estar suficientemente bien informados para elegir entre los circuitos. Con esta finalidad es importante:
 - a) que los pasajeros sean informados acerca del funcionamiento del sistema y sobre las descripciones y cantidades de mercancías que podrán llevar consigo cuando utilicen el circuito verde. Esto podrá hacerse por medio de carteles o tableros en el aeropuerto o por medio de folletos a disposición del público en el aeropuerto o distribuidos por las agencias turísticas, líneas aéreas y otros órganos interesados;
 - b) que la ruta hacia los circuitos esté claramente señalizada con letreros.
- 5) Los circuitos estarán situados más allá del área de entrega de equipajes, de manera que los pasajeros tengan todo su equipaje consigo al elegir su circuito. Además, los circuitos estarán dispuestos en tal forma que la corriente de pasajeros desde dicha área a las salidas del aeropuerto sea lo más directa posible.
- 6) La distancia entre el área de entrega de equipaje y las entradas de los circuitos será suficiente para permitir a los pasajeros decidir qué circuito elegir, y entrar en el circuito sin causar congestión.
- 7) En el circuito verde los pasajeros no estarán sujetos a ninguna formalidad aduanera, pero las aduanas podrán hacer inspecciones al azar; en el circuito rojo los pasajeros cumplirán con las formalidades exigidas por las aduanas;

Subraya que el sistema de doble circuito no es necesariamente incompatible con la aplicación de otros controles, por ejemplo, con el de divisas, a menos que las disposiciones pertinentes exijan el control total de los pasajeros y su equipaje;

Solicita de sus miembros que acepten dicha recomendación y que notifiquen al Secretario General:

- a) su aceptación y la fecha a partir de la cual aplicarán la recomendación;
- b) los nombres de los aeropuertos en que se aplique el sistema de doble circuito.

El Secretario General transmitirá esta información a las autoridades aduaneras de los miembros, al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y al Director General de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)."

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 5. PROCEDIMIENTO DE DESINFECTACIÓN Y DESINSECTACIÓN DE AERONAVES**INSTITUCIONES QUE EMITEN EL PRESENTE REGLAMENTO:**

Ministerio de Salud (Centro Nacional de Enlace, Programa Nacional de Dengue, Programa Nacional de Influenza)

Dirección General de Aeronáutica Civil (**DGAC**)

Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (**SENASAG**)

Instituto Nacional de Salud Ocupacional (**INSO**)

VISTOS Y CONSIDERANDO:

Que el párrafo I del Artículo N° 35 de la Constitución Política del Estado, establece que el Estado, en todos sus niveles, protegerá el derecho a la salud, promoviendo políticas públicas orientadas a mejorar la calidad de vida, el bienestar colectivo y el acceso gratuito de la población a los servicios de salud.

En el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) es un instrumento jurídico internacional de carácter vinculante para 194 países, entre ellos todos los Estados Miembros de la Organización Mundial de la Salud (OMS) con el propósito de colaborar a la comunidad internacional a prevenir y afrontar riesgos de salud pública. La re-emergencia de enfermedades infecciosas y el riesgo de su diseminación transfronteriza por la globalización llevaron a efectuar la revisión de su contenido, vigente desde 1969, dando lugar a una nueva versión, aprobada durante la 58a Asamblea Mundial de la Salud en 2005, la cual entró en vigor desde 2007.

El Estado Plurinacional de Bolivia como miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS), adoptó el Reglamento Sanitario Internacional RSI (2005). Para lo cual en Ministerio de Salud creó el Centro Nacional de Enlace mediante la Resolución Ministerial N° 0942 del 14 de Noviembre de 2007. Así mismo el 15 de septiembre del 2011 mediante Resolución Ministerial N° 1135 se aprobó la autorización del Centro Nacional de Enlace como la instancia nacional oficial para la comunicación, recepción y emisión de notificaciones sobre los eventos de riesgo a la salud pública y la implementación de capacidades básicas de Vigilancia y Respuesta en el marco del Reglamento Sanitario Internacional RSI (2005) junto a las instancias sanitarias departamentales (SEDES) y locales (Gerencias de Red).

Con el fin de desarrollar las capacidades básicas en puntos de entrada aéreas (Aeropuertos Internacionales), el Ministerio de Salud emitió la Resolución Ministerial N° 0546 en la que se resuelve:

- 1° La implementación, aplicación y difusión de la Cartilla Sanitaria en aerolíneas nacionales y extranjeras.
- 2° La autorización al Centro Nacional de Enlace para la capacitación continua de personal de tripulación de aeronaves para la implementación de medidas rutinarias para la prevención de eventos de riesgo a la salud pública.
- 3° La incorporación de procedimientos oficiales ante alerta sanitaria para Aerolíneas Nacionales y Extranjeras, a ser incorporados dentro el Manual del Tripulante de Cabina.
- 4° Aprobar la implementación, difusión, aplicación y capacitación en cuanto a protocolos y procedimientos de desinfección y desinsectación en aeronaves de Aerolíneas Nacionales y Extranjeras que operan en territorio boliviano, para prevenir eventos de riesgo a la salud pública.
- 5° El Ministerio de Salud, en coordinación con la Autoridad Aeronáutica Civil, efectuarán fiscalizaciones del cumplimiento a lo dispuesto en la presente Resolución.

En virtud de ésta Resolución Ministerial se ha desarrollado el presente reglamento para normar y operativizar los procedimientos de desinfección y desinsectación.

Por otro lado, de acuerdo a Ley 2061 en su Artículo N° 2, define las competencias del Servicio

Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG) son: a) La protección sanitaria del patrimonio agropecuario y forestal, b) La certificación de la sanidad agropecuaria e inocuidad alimentaria de productos de consumo, de exportación e importación y d) El control, prevención y erradicación de plagas y enfermedades en animales y vegetales. Adicionalmente, en el Artículo N° 3, se define como misión institucional del SENASAG, administrar el régimen específico de sanidad agropecuaria e inocuidad alimentaria en todo el territorio nacional con atribuciones de preservar la condición sanitaria del patrimonio productivo agropecuario y forestal, el mejoramiento sanitario de la producción animal y vegetal y garantizar la inocuidad de los alimentos en los tramos productivos y de procesamiento, que correspondan al sector agropecuario.

CONSIDERANDO:

- Ante el tráfico internacional de productos, subproductos agropecuarios y alimentos de consumo humano en el comercio y transporte de pasajeros a nivel internacional que ponen en riesgo el estado sanitario y fitosanitario de nuestro país por plagas o enfermedades emergentes a nivel mundial.
- La emergencia y reemergencia de las enfermedades transmitidas por los mosquitos vectores de malaria, fiebre amarilla, dengue y encefalitis de San Luis entre otras, como consecuencia del incremento de las poblaciones de mosquitos y de su área de distribución.
- Ante la emergencia y reemergencia de enfermedades infectocontagiosas de alta letalidad como Ébola, Síndrome Respiratorio por Coronavirus, Influenza A (H7N9), Influenza A (H5N1) u otra enfermedad que constituya un riesgo a la salud pública.
- Que Bolivia, se encuentra libre de casos de Chikungunya, encefalitis de San Luis y otras enfermedades vectoriales, además de Ébola, Síndrome Respiratorio por Coronavirus del Medio Oriente, Influenza A (H7N9), Influenza A (H5N1) y otras enfermedades de impacto en salud pública y que constituyen un impacto grave en salud pública y para el desarrollo económico y social de los países afectados.

TITULO I: Normas Generales

Artículo 1°.-El presente reglamento regula las obligaciones y procedimientos sanitarios que deben cumplir los operadores aéreos comerciales de pasajeros y carga, nacionales, extranjeros y privados que operan en el país y los responsables de aeronaves militares que efectúen viajes desde áreas endémicas de enfermedades transmitidas por vectores y enfermedades infectocontagiosas de riesgo sanitario, hasta el territorio nacional.

Artículo 2°.- Todas las aeronaves (nacionales y extranjeras) que aterricen en el territorio nacional deberán desinsectar sus cabinas y compartimentos de carga de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento, previo a su arribo al primer aeropuerto del territorio nacional. Se considerara obligatoria la desinsectación en la cabina pasajeros y en los compartimientos de carga de la aeronave de acuerdo a los procedimientos establecidos en el presente reglamento. No obstante, no se aplicará dicha exigencia a las aeronaves que hayan hecho escala en un área endémica, sin abrir las puertas de la cabina de pasajeros ni del compartimiento de carga. Se considerará como país de riesgo de dispersión de vectores endémicos a aquellos que hayan notificado ésta situación a través de sus organismos nacionales competentes y aquellos respecto de los que la Autoridad Sanitaria haya tomado conocimiento de su situación a través de la notificación según lo dispone el Reglamento Sanitario Internacional.

Artículo 3°.- Dicha desinsectación deberá efectuarse mediante la aplicación de un insecticida de baja toxicidad de clase III de la clasificación de toxicidad aguda de plaguicidas de la Organización Mundial de la Salud (2011) y de acción rápida, de fácil y segura aplicación, y que cuente con registro sanitario, preferentemente en aeronaves por autoridad competente de su país de origen, de conformidad con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud. Los responsables de las aeronaves deberán informar a la Autoridad Sanitaria sobre el producto utilizado y de su cumplimiento con las condiciones señaladas, la que podrá, en caso de no ser así, exigir su cambio por otro que se ajuste a las mismas.

Artículo 4°.- La custodia del insecticida es responsabilidad de la tripulación de cabina, debiendo ser almacenada en una zona segura dentro de la aeronave.

Artículo 5°.- El personal de limpieza de todas las aerolíneas (nacionales y extranjeras) que aterricen en el territorio nacional, ante una notificación de alerta sanitaria o fitosanitaria, junto al personal sanitario procederá a la desinfección de su cabina de pasajeros y compartimentos de carga de acuerdo a procedimientos del presente reglamento. Se considerara obligatoria la desinfección de la cabina pasajeros y de los compartimentos de carga de la aeronave.

Artículo 6°.- Dicha desinfección deberá efectuarse mediante la aplicación de un desinfectante de baja toxicidad, de acción rápida, de fácil y segura aplicación y que no dañe la estructura de la aeronave (no debe teñir los materiales, no corrosivo, no alterar la pintura de las superficies) y que cuente con registro sanitario en el país.

Artículo 7°.- Para efectos de este reglamento, los términos que se señalan a continuación tendrán el significado que para cada una de ellas se indica:

Aeronave: todo vehículo apto para el traslado de personas o carga, destinado a desplazarse en el espacio aéreo en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo.

Desinsectación: Acción de eliminar insectos por medios químicos, eventualmente apoyados por medios mecánicos o con la aplicación de medidas de saneamiento básico.

Endémico (a): Enfermedades o vectores transmisores de enfermedades que se presentan de forma habitual en un área particular, en un periodo de tiempo determinado.

Vector: Agente artrópodo, capaz de transportar y transferir, mecánica o biológicamente, un patógeno de un organismo infectado a otros susceptibles.

Desinfección: Se define como, la medida preventiva que a través de un proceso químico mata o inactiva a los microorganismos tales como bacterias, virus y protozoos, presentes en la piel humana o animal, contenedores, mercancías, paquetes postales, etc.

Desinfectantes: Sustancia química que tiene la capacidad de destruir a los microorganismos presentes en la materia inerte. Virus: Son microorganismos subcelulares, que se comportan como parásitos intracelulares estrictos Bacterias: Son Microorganismos procariotas, unicelulares, de tamaño microscópico (del orden de los micrones) Hongos: Son microorganismos de estructura celular eucariota (pudiendo ser unicelulares o pluricelulares); son heterótopos, aclorófilos y de metabolismo adsortivo.

TITULO II: De los procedimientos para desinsectación

Artículo 8°.- Para aeronaves de pasajeros y carga

Desinsectación de cabina de pasajeros:

1. En las aeronaves de transporte de pasajeros, la desinsectación de la cabina deberá ser realizada por el personal de vuelo, por lo menos, quince minutos antes del aterrizaje, previa información a los pasajeros sobre los procedimientos que se efectuarán y los motivos.

2. El tripulante de cabina deberá informar de acuerdo al siguiente texto: Comunicación previa al aterrizaje: "Dando cumplimiento a normativa de la Autoridad Sanitaria Nacional se procederá a realizar la aplicación de un insecticida que no afecta a la salud en la concentración aplicada para prevenir la dispersión internacional de vectores de vectores e insectos que potencialmente puedan afectar la salud pública y la producción agropecuaria de nuestro país"

3. La desinsectación se llevará a cabo en la cabina de pasajeros realizando una aplicación debajo de los asientos de cada fila a una distancia aproximada de 30 cm del asiento, por 2 tripulantes paralelamente de adelante hacia atrás y el otro tripulante de atrás hacia adelante, evitando el contacto directo con los pasajeros, alimentos y utensilios. Adicionalmente se aplicará en lugares iluminados que atraen insectos (luces en techo pasillo de cabina de pasajeros).

4. Una vez concluido el procedimiento el responsable deberá emitir el certificado del tratamiento realizado y entregarlo a la autoridad sanitaria correspondiente de acuerdo a requerimiento junto a los envases del producto aplicado.

Desinsectación de buzones de carga:

1. La aplicación sobre los buzones de carga se realizará mediante aplicación continua del producto distribuida en forma uniforme en todos los buzones de la aeronave previo a desestibar el equipaje y carga.
2. En caso de buzones que transporten animales, productos, subproductos e insumos agropecuarios o de alimentos la aplicación se realizará evitando en lo posible el contacto directo con estos.

Artículo 9°.- Para aeronaves de carga

1. La desinsectación se aplicará a todas la zona de carga 15 minutos previos al arribo de la aeronave.
2. La custodia de los productos será responsabilidad de la tripulación.
3. Cuando se trate de carga de animales vivos, plantas y alimentos de alto riesgo el procedimiento de desinsectación deberá realizarse evitando el contacto directo con estos.
4. Una vez concluido el procedimiento el responsable deberá emitir el certificado del tratamiento realizado y entregarlo a la autoridad sanitaria correspondiente de acuerdo a requerimiento.

TITULO III: De los procedimientos para desinfección

En caso de alerta fitosanitaria o sanitaria, la desinfección o desinsectación será obligatoria en origen, previa comunicación de la autoridad competente. Al arribo de la aeronave en el territorio nacional y una vez finalizado el desembarque de pasajeros de acuerdo a Protocolo ante Alerta Sanitaria se procederá a realizar la desinfección de acuerdo al siguiente detalle:

1. Desinfección de cabina de pasajeros y pilotos mediante nebulización con el producto en aerosol.
2. El desembarque de pasajeros se realizará de acuerdo al Plan de contingencia del aeropuerto para responder ante un Evento de Salud Pública de Importancia Nacional e Internacional (ESPIN y ESPII).
3. Limpieza de rutina de la aeronave.
4. Eliminación de desechos orgánicos e inorgánicos.
5. La línea aérea deberá aplicar el producto aprobado por la Autoridad Sanitaria para desinfectar la aeronave en las siguientes áreas en el siguiente orden:

- a. Cabina de pilotaje
- b. Cabina de pasajeros
- c. Zona de preparación y manipulación de alimentos
- d. Zona de servicios higiénicos

La limpieza de las superficies de estas zonas deberá ser realizada con un paño humedecido en el producto elegido, empezando por las menos contaminadas a las potencialmente contaminadas.

3. En caso de que la Autoridad Sanitaria declare una Alerta Sanitaria, el personal que realice los pasos 1 y 2 deberá utilizar los Equipos de Protección Personal (Mascarilla N95, Guantes, Protectores oculares) de acuerdo a recomendación de la autoridad competente.
4. Una vez concluido el procedimiento el responsable deberá emitir el certificado del tratamiento realizado y entregarlo a la autoridad sanitaria correspondiente de acuerdo a requerimiento..

TITULO IV: De la inspección y fiscalización

Artículo 10°.- En el primer aeropuerto de ingreso a territorio nacional, el tripulante de cabina de la aeronave deberá entregar a la Autoridad Sanitaria o a la autoridad de Aviación Civil copia de la parte sanitaria de la Declaración General de Aeronaves donde se indique la desinsectación efectuada, firmado por el comandante de aeronave y acompañando los envases desocupados del mismo. Igual procedimiento se hará respecto a la desinsectación del compartimento de carga, de conformidad con

el Reglamento Sanitario Internacional.

TITULO V: De las sanciones

El incumplimiento de los procedimientos de desinfección y desinsectación será sancionado en aplicación a normativa nacional y podrá ser llevado a la Comisión de faltas y sanciones de la Autoridad Aeronáutica.

Artículos transitorios

Artículo 1°.- El presente reglamento entrará en vigencia desde el inicio de vigencia de la Resolución Ministerial N° 0471 que respalda éstas actividades, 20 de Mayo del 2014. Firman los representantes de las instituciones en el acta de aprobación

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 6. FORMATO SUGERIDO PARA LA DEVOLUCIÓN DE PERSONAS NO ADMISIBLES**1. DOCUMENTOS DE ATESTACIÓN DE PÉRDIDA O DESTRUCCIÓN
DE DOCUMENTOS DE VIAJE (véase 5.6)**

De: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre) Teléfono: Télex: Facsimil:	A: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre)
--	---

La persona para la que se ha emitido el presente document llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número) desde (ciudad y Estado).

Esta persona, que se ha considerado no admisible, ha perdido o destruido sus documentos de viaje y pretende ser/parece ser (suprimase la parte no pertinente y añádase toda información apropiada que pueda ser útil).

Apellidos: Nombres: Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Nacionalidad: Residencia:	<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 150px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p style="margin: 0;">Fotografía en caso de haberla</p> </div>
--	---

Se ha encargado al trasportador de llegada que traslade a dicho pasajero del territorio de este Estado en el vuelo (número) que sale el día (fecha) a las (horas) desde el aeropuerto de (nombre).

De conformidad con el Anexo 9 al convenio sobre Aviación civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquél del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.

Fecha:	Nombre del funcionario: Título: Firma: Nombre de la autoridad de inmigración u otra autoridad competente:
--------	---

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

2. CARTA RELATIVA A DOCUMENTOS DE VIAJE FRAUDULENTOS, FALSIFICADOS O IMITADOS O A DOCUMENTOS AUTÉNTICOS PRESENTADOS POR IMPOSTORES (véase 5.7)

De: Autoridad de inmigración o autoridad competente : (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)
Teléfono:
Télex:
Facsímil:

A: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)

Se adjunta una fotocopia de un documento de viaje/tarjeta de identidad fraudulento/falsificado/imitado/documento auténtico presentado por un impostor.

Número del documento:

Estado en cuyo nombre se expidió el documento:

El documento mencionado lo utilizó una persona que pretendía ser la siguiente:

Apellidos:

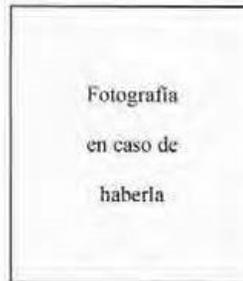
Nombres:

Fecha de nacimiento:

Lugar de nacimiento:

Nacionalidad:

Residencia:



Esta persona llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número de vuelo) desde (ciudad y Estado).

Al detentor del documento se le negó la entrada a (nombre del Estado) y se han dado instrucciones al transportista del vuelo en que vino para que lo embarque de nuevo saliendo del territorio de este Estado en el vuelo (número de vuelo) a las (hora) del día (fecha) desde (nombre del aeropuerto).

Dicho documento será necesario como prueba para el procesamiento del detentor y por consiguiente ha sido incautado. Puesto que este documento es propiedad del Estado en cuyo nombre fue expedido, se devolverá a las autoridades competentes después del procesamiento.

De conformidad con el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquel del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.

Fecha:

Nombre y firma del funcionario:
Título:
Nombre de la autoridad de inmigración u otra autoridad competente:

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 7. FORMULARIO DE SALUD PÚBLICA PARA LA LOCALIZACIÓN DE PASAJEROS

FORMULARIO DE SALUD PÚBLICA PARA LOCALIZAR A LOS PASAJEROS

Formulario de salud pública para localizar a los pasajeros: Para proteger su salud, los funcionarios de salud pública necesitan que usted conteste este formulario cuando sospechen la existencia de una enfermedad contagiosa a bordo de un vuelo. La información que proporcione ayudará a los funcionarios de salud pública a ponerse en contacto con usted en caso de que haya estado expuesto a una enfermedad contagiosa. Es importante que conteste este formulario en forma completa y exacta. **La información solicitada se conservará de conformidad con la legislación aplicable y se utilizará exclusivamente para fines de salud pública.** **"Gracias por ayudarnos a proteger su salud".**

Un miembro adulto de cada familia deberá contestar un formulario. Escribir en MAYÚSCULAS. Dejar casillas en blanco para los espacios entre palabras.

INFORMACIÓN DE VUELO: 1. Línea aérea 2. Núm. de vuelo 3. Núm. de asiento 4. Fecha de llegada (aaaa/mm/dd) 2 0

INFORMACIÓN PERSONAL: 5. Apellido 6. Nombre de pila 7. Inicial 8. Sexo Masculino Femenino Otro

8. Género Masculino Femenino Otro 9. Nacionalidad 10. Fecha de nacimiento (dd/mm/aa)

NÚMERO(S) DE TELÉFONO donde se le puede encontrar, de ser necesario. Incluir el código del país y de la ciudad.

119. Móvil 1249. Trabajo

1344. Domicilio 1442. Otro

1543. Correo electrónico

DIRECCIÓN PERMANENTE: 1644. Número y calle (Separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle) 1745. Núm. de apto.

1846. Ciudad 1947. Estado/Provincia

2048. País 2149. Código postal

DIRECCIÓN TEMPORAL: Si es visitante, sólo escriba el lugar que visitará primero.

2220. Nombre del hotel (si es el caso) 2324. Número y nombre de la calle (separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle) 2422. Núm. de apto.

2523. Ciudad 2624. Estado/Provincia

2725. País 2826. Código postal

INFORMACIÓN DE CONTACTO PARA CASOS DE URGENCIA, de la persona que pueda ponerse en contacto con usted en los próximos 30 días.

2927. Apellido 3028. Nombre de pila 3129. Ciudad

3230. País 3334. Correo electrónico

3432. Número de teléfono móvil 3533. Otro número de teléfono

3634. COMPAÑEROS DE VIAJE — MIEMBROS DE LA FAMILIA: Incluir la edad solamente si es menor de 18 años.

	Apellido	Nombre de pila	Núm. asiento	Edad <18
(1)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(2)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(3)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(4)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

3735. COMPAÑEROS DE VIAJE — NO MIEMBROS DE LA FAMILIA: También incluir el nombre del grupo (si es el caso).

	Apellido	Nombre de pila	Grupo (tour, equipo, empresa, otros)
(1)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(2)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 8. PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DE PROTOCOLO DE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES

1 OBJETIVO

El objetivo del presente procedimiento es establecer el protocolo para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, enmarcados en las disposiciones de la OACI, específicamente al alcance de la información y coordinaciones para las víctimas y sus familiares.

2 ALCANCE

El presente procedimiento es aplicable a todas las Empresas Nacionales y Extranjeras que prestan servicio de transporte aéreo, Explotadores de aeropuertos nacionales e internacionales, instituciones de controles fronterizos.

3 RESPONSABILIDADES

•La Dirección Ejecutiva es responsable de la aprobación de los documentos según D.S. N° 28478.

•Responsabilidad de la AAC.-

La AAC toma participación en la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares en la medida de sus responsabilidades y misión legal. Al respecto, su principal responsabilidad es brindar información sobre la investigación del accidente de aviación civil llevado a cabo de acuerdo con las normas que rigen su funcionamiento y que se enmarcan dentro de los lineamientos trazados por la OACI.

•Responsabilidad del explotador de aeronave.-

El explotador de aeronave, debe poner a disposición a una cantidad suficiente de personas debidamente cualificadas y capacitadas para responder a las consultas acerca de los pasajeros afectados, asimismo realizará la comunicación a los números que las víctimas hayan declarado como números en caso de emergencia.

Por otra parte, el explotador de aeronave puede publicar un sitio web específico para el accidente, u otros medios electrónicos, en vinculación con su página de inicio, a fin de facilitar información sobre el modo de ponerse en contacto con su empresa para obtener información adicional.

El explotador de aeronave se encargará del transporte de los familiares y los sobrevivientes a una ubicación segura y protegida cercana al lugar del accidente, siempre y cuando sea seguro y no intervenga con la investigación, en coordinación con otras instituciones competentes, tales como la Policía y las autoridades responsables de la recuperación y la identificación de las víctimas.

El explotador de aeronave en coordinación con el coordinador designado por la AAC, brindará la información pertinente a los familiares.

El explotador de aeronave en coordinación con el explotador de aeropuerto debe garantizar la privacidad para los familiares y los sobrevivientes.

El explotador de aeronave, debe iniciar las comunicaciones con el seguro para prestar la asistencia financiera inmediata para los dependientes de las víctimas, así como la prestación de servicios de ayuda socio psicológico para los familiares y los sobrevivientes.

El explotador de aeronave es responsable del acompañamiento, cuidado y alojamiento de los familiares y los sobrevivientes que visiten el lugar del accidente y asistan a conmemoraciones.

El explotador de aeronave debe coordinar la devolución de los restos mortales a su Estado de origen.

El explotador de aeronave debe coordinar todo lo referido a la localización, el depósito y la devolución de los efectos personales a los familiares y los sobrevivientes.

El explotador de aeronave debe establecer disposiciones sobre ceremonias y levantamiento de monumentos conmemorativos posteriores al accidente y el transporte de los familiares a una conmemoración.

Responsabilidad del explotador de aeropuerto.-

Como los aeropuertos suelen ser los lugares donde los familiares y amigos acuden en primera instancia para recibir información sobre un accidente, deberían elaborar planes para prestar atención y apoyo inmediatos a raíz de un accidente con personal calificado. Dichos planes deberían ejecutarse en coordinación con los explotadores de aeronaves a fin de facilitar la armonización de la asistencia que se preste.

El explotador de aeropuerto debe proveer instalaciones dentro o cerca del aeropuerto para que se reúnan los familiares y amigos (a menudo denominados centros de recepción de familiares y amigos), a las que podrían ser trasladados los sobrevivientes que no hayan resultado heridos, velando siempre por la privacidad de las familias.

El explotador de aeropuerto debe proveer ambientes para los medios de comunicación en casos de conferencias de prensa.

El explotador de aeropuerto dispondrá de todas las facilidades para el traslado de familiares hasta el lugar establecido para este fin (buses, taxis).

El explotador de aeropuerto debe establecer una comunicación con el explotador de aeronave involucrado para prestar todo el apoyo a los familiares y a las víctimas en cuanto a infraestructura y servicios se requiera.

Otras Instituciones que pueden involucrarse.- Los organismos asistenciales tienen amplia experiencia en tratar con los familiares y los sobrevivientes de desastres y suelen estar en condiciones de prestar servicios tales como ayuda socio psicológica en situaciones de crisis y apoyo a los familiares de víctimas de accidentes. También se puede apelar a ellos para prestar la siguiente asistencia:

Reunirse con los familiares que hayan viajado al lugar del accidente y prestar atención a los niños, cuando sea necesario;

Suministrar y coordinar servicios de ayuda socio psicológica para situaciones de crisis y de atención espiritual o religiosa;

Comunicarse con los familiares que no puedan viajar al lugar del accidente y brindarles ayuda socio psicológica en situaciones de crisis; y

Asistir con ayuda psicológica al personal del explotador aéreo involucrado y todo personal que este en contacto con los familiares y víctimas.

Migración, Aduana, SENASAG.- Todas las Instituciones de control fronterizo brindarán el máximo apoyo a todas las actividades relacionadas con el suceso, probablemente, la prestación de asistencia a los familiares requerirá considerable libertad para los trámites de inmigración y aduanas a raíz de un accidente. Es probable que los sobrevivientes hayan perdido su documentación de identidad. Los

familiares de las víctimas y los sobrevivientes lesionados extranjeros deben tener facilidades en cuanto al acceso inmediato al Estado del suceso y el regreso del mismo para cumplir sus responsabilidades.

Ambas Autoridades deben establecer procesos celeros para facilitar su desplazamiento migratorio de los familiares y víctimas, así como la devolución al Estado de origen de los restos de quienes perdieran la vida en el accidente.

La Aduana brindará las facilidades correspondientes en cuanto a la entrada de piezas que estén sujetas a la investigación del accidente.

El SENASAG facilitará todos los procesos de control de alimentos que fueran necesarios para familiares o víctimas o que requieran una alimentación especial que sea necesario ingresar al país.

Policía Boliviana.- Los cuerpos policiales suelen ser de los primeros en llegar al escenario de un accidente y pueden desempeñar una función importante en la notificación de que un familiar ha resultado afectado por un siniestro de aviación, así como en la custodia y entrega de sus efectos personales.

En estos casos, la Policía Boliviana, coordinará con el explotador de aeronave, para hacer la entrega respectiva de todos los objetos recuperados para realizar la devolución correspondiente.

La responsabilidad de identificar a las víctimas y de notificar su deceso es una tarea Policial y es probable que intervengan otros organismos del Estado, los cuales tendrán comunicación permanente con el explotador de aeronave.

Asimismo la tarea de la policía es importante en cuanto precintar el lugar del hecho resguardo del ingreso indebido de los medios de prensa o terceros, procurando mantener la privacidad y el respeto de los familiares de las víctimas de accidentes de aviación y evitando la contaminación del lugar para una adecuada investigación del accidente.

4 DOCUMENTOS DE RESPALDO

- Ley N° 2902 de Aeronáutica Civil.
- Decreto Supremo N° 28478 Marco Institucional de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Anexo 9 - Facilitación.
- Anexo 13 - Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- Documentos OACI N° 9998, “Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares”.
- Documento OACI N° 9973, “Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares”.

5 PROCEDIMIENTO

5.1 DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

Definiciones

Accidente de aviación: “Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
...hallarse en la aeronave, o
...por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
...por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
- b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
...afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y ...que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimientos de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizos o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo), o
- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible”.

Asistencia a familiares: Es la prestación de servicios e información para atender las inquietudes y necesidades de las víctimas de un accidente de aviación y a sus familiares (Doc. 9973 OACI).

Autoridad de Investigación de accidentes de aviación: En el Estado Plurinacional de Bolivia dicha Autoridad es la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la Unidad de Investigación de Incidentes y Accidentes.

Explotador de aeronave: Los Explotadores de Aeronaves es la persona, el organismo o la empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Explotador de aeropuerto: El explotador de aeropuerto es la persona, el organismo o la empresa que se dedica a la explotación de un aeropuerto, siendo en Bolivia SABSA el explotador de aeropuertos internacionales y AASANA el explotador de aeropuertos nacionales.

Proveedores de asistencia a los familiares: Son entidades que cumplen un papel en la prestación de la asistencia a las víctimas de accidentes y a sus familiares, tales como dependencias gubernamentales y los organismos del Estado donde haya ocurrido el accidente, los explotadores de aeronaves, los explotadores de aeropuertos, terceros (ejemplo: organismos asistenciales no gubernamentales y compañías comerciales) y las asociaciones de familiares (Doc. 9973 OACI).

Familia: Su definición es requisito previo importante para planificar la prestación de la asistencia familiar dado su tamaño y estructura porque ejerce un efecto directo sobre la logística correspondiente. Es el conjunto de personas físicas unidas por un parentesco o vínculo jurídico originado por consanguinidad, afinidad o adopción conforme prevé el ordenamiento jurídico argentino. En consecuencia, el concepto de “familia” respecto de las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares, comprende al cónyuge; al integrante de una unión civil, a la pareja de hecho; a los ascendientes en general a los padres, a los descendientes en general a los hijos, así como a los colaterales hermanos de la víctima sin perjuicio de otras personas dentro del círculo familiar más amplio que puedan prestar apoyo a los afectados por el accidente, comprendidos los suegros, los amigos de la familia, las personas a cargo, los representantes y los colegas (Doc. 9973 OACI). A todo evento, como tal concepto debe contemplar las distintas culturas y poblaciones, el enfoque de partida debe ser el más prudente y mantener una definición tan amplia e integral como jurídica y financieramente sea posible, teniendo debidamente en cuenta las especificaciones actuales de los Estados en relación con las personas distintas de los familiares que puedan ser

responsables de los asuntos legales de una víctima fallecida. Puede que las definiciones específicas no incluyan a aquellos de quienes la familia dependa en busca de apoyo y orientación. Por lo general, se considera familiares al cónyuge, la pareja de hecho, los hermanos, los descendientes y los padres de la víctima. Sin embargo, puede haber otras personas dentro del círculo familiar, más amplio, que puedan prestar apoyo a los afectados por el accidente (Doc. 9973 OACI).

Víctima: Es el ocupante de la aeronave, o toda persona fuera de ella, que se encuentre involuntariamente involucrada en forma directa en el accidente de aviación. Tal concepto comprende tanto a los miembros de la tripulación, los pasajeros de pago o que no pagan y terceros.

Sobreviviente: Un sobreviviente es una víctima que no ha sufrido lesiones mortales como resultado del accidente de aviación.

Coordinador u organismo de coordinación: Es fundamental una coordinación adecuada para poder dar respuesta eficaz a corto y largo plazo a las necesidades de las víctimas de accidentes y sus familiares. El coordinador u organismo de coordinación debe asegurar una vinculación apropiada entre los recursos y los organismos necesarios para proporcionar la información precisa y prestar la asistencia óptima a las víctimas y a sus familiares.

Acrónimos

AAC: Autoridad de Aviación Civil.

AIG: Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes.

DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

5.2 DESCRIPCIÓN DEL PROTOCOLO

5.2.1 SUMINISTRO DE INFORMACIÓN INICIAL - DESIGNACIÓN DE COORDINADOR

Tras producirse un accidente, el suministro inicial de información a víctimas y familiares, en su caso, corre por cuenta de los Explotadores de Aeronaves y en todo caso, del Estado a través de los distintos organismos que lo integran y que intervienen con motivo del acaecimiento de un accidente de aviación civil.

Por otra parte, el Director Ejecutivo de la DGAC, designará a un coordinador para asegurar la comunicación eficaz con el explotador de aeronave y los otros organismos intervinientes en materia de asistencia a víctimas y familiares, siendo esta la responsabilidad del Jefe de la Unidad de Facilitación del Transporte Aéreo, quien asume esta responsabilidad de coordinador.

La Unidad AIG debe concentrarse plenamente en la investigación del accidente, evitando el contacto emocional, razón por la cual se trabajará de forma permanente con el coordinador designado.

El coordinador debe mantener un estrecho contacto con el investigador a cargo y las autoridades de la AAC a fin de evacuar las consultas que le formulen; asimismo, debe estar al tanto de la información que puede divulgarse y colaborar para que con ello, no se vea afectado el desarrollo del procedimiento de investigación en curso.

5.2.2 RESPECTO A LAS VISITAS AL LUGAR DEL ACCIDENTE

La visita al lugar del accidente es relevante como parte de la elaboración del duelo para los familiares y los sobrevivientes por tal razón, en la medida que sea posible el acceso, deberá serles permitida. Las visitas son de práctica habitual y deben tener duración preestablecida. Asimismo, deben ser planificadas en estrecha coordinación con la AAC que es la autoridad que desarrolla el procedimiento de investigación del accidente a fin de garantizar que el mismo no se vea afectado negativamente.

La AAC, podrá brindar la información con la que cuente sobre las circunstancias del lugar, lo que verán, oirán a los otros organismos que organicen las visitas. Éstas no podrá autorizarse antes del retiro de los restos mortales y de los efectos personales de las víctimas o mientras estén a la vista. Tampoco será admisible su realización cuando existan razones de seguridad o, cuestiones de peligro, contaminación, distancia o accesibilidad que lo impidan, en tales casos, podrán facilitarse fotografías o vídeos del lugar del accidente a los familiares y a los sobrevivientes.

El coordinador, debe mantener estrecha relación con los organismos públicos (Migración, Aduana, SENASAG, SABSA, AASANA), autoridades judiciales y policiales, organismos no gubernamentales (Asociaciones civiles y sindicales, etc.) así como con el explotador de la aeronave, para que al programar las visitas se tomen en cuenta los aspectos señalados en el párrafo anterior. La AAC a través de la Unidad AIG no llevará a cabo actividades de investigación durante las visitas al lugar del accidente por las víctimas y familiares.

5.2.3 CONTACTO CON LAS VÍCTIMAS Y FAMILIARES

El coordinador, tomará contacto con el explotador de aeronave para que a través de ellos se explique a las víctimas y familiares las funciones que en cuanto a la asistencia le competen y se les informará sobre los progresos realizados en las actividades posteriores al accidente, siendo éste un método efectivo para entablar relaciones con aquéllos.

5.2.4 PRIVACIDAD Y SEGURIDAD

La privacidad de los familiares y de los sobrevivientes es de máxima importancia y en tal sentido el Coordinador a través del explotador de aeronave y el explotador de aeropuerto, brindará información en salas cerradas y tranquilas impidiendo el acceso a otras personas ajenas o medios de comunicación.

5.2.5 SUMINISTRO DE INFORMACIÓN SOBRE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

A medida que la AAC avance en su investigación, el coordinador proporcionará al explotador de aeronave la información actualizada y validada sobre la marcha de la investigación en forma periódica y antes de hacerla pública.

De ser procedente, la AAC podrá invitar a familiares y víctimas del accidente, a asistir a reuniones privadas o públicas y se les proporcionarán copias de los informes a medida que se desclasifiquen, siguiendo el proceso habitual de investigación de la Unidad AIG. Asimismo, se les notificará la fecha de publicación de dichos informes y el cronograma de las reuniones para que puedan prepararse en consecuencia.

En todos los casos, la investigación del accidente debe estar separada de la prestación de asistencia a los familiares y víctimas. La Unidad AIG debe mantenerse concentrada en la investigación del siniestro y garantizar que la información facilitada en el marco de la asistencia a los familiares no haga peligrar, en modo alguno, el objetivo que se persigue con la investigación desarrollada (Conf. normativa interna y el citado Anexo 13).

5.2.6 INFORMACIÓN CONFIDENCIAL

El coordinador, no podrá brindar información confidencial a los explotadores de aeronaves.

5.2.7 PERÍODO EXTENDIDO DE LA INVESTIGACIÓN

Dado que la investigación del accidente puede extenderse por más de un año, la AAC a través del coordinador designado, suministrará al explotador de aeronave Información provisional con la

información fáctica comprobada sobre la marcha de la investigación (Conf. Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, la RAB 830).

5.2.8 COMUNICACIÓN DEL INFORME FINAL

La AAC comunicará también a las víctimas y familiares, el Informe final en el que emite las conclusiones sobre la investigación y realiza sus recomendaciones como un aporte a la mejora de la seguridad operacional. De tal modo, facilita la información sobre la labor realizada y las medidas que se solicitan a las víctimas y sus familiares, previo a darlo a conocer en forma pública.

5.2.9 RECIPROCIDAD Y CONFIDENCIALIDAD

Por su parte, la AAC limita su asistencia, a informar sobre la marcha de la investigación del accidente. De ninguna manera, el coordinador facilitará información sobre otras investigaciones en curso o simultaneas.

6 DISTRIBUCIÓN Y ACCESO

Este documento, de uso obligatorio para las Unidades Organizativas de la DGAC, es de libre acceso en la web DGAC y en Biblioteca Técnica.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 9. MATRIZ DE RIESGO FAL

1. La evaluación de riesgos FAL implica un análisis a las observaciones efectuadas por la DGAC a los incumplimientos a la normativa por parte de los Explotadores tanto de Aeronaves como de Aeropuertos, los cuales afectan a que el Sistema de Facilitación se desenvuelva de manera óptima, mismo que es desarrollado por el Inspector basado en la **Tabla 1 “Matriz de Riesgo FAL”** y notificado al Coordinador FAL del Explotador inspeccionado, e incluye dos componentes **La gravedad y La probabilidad**.

Tabla 1 “Matriz de Riesgo FAL”

		MATRIZ DE RIESGO				
N°	PROBABILIDAD	GRAVEDAD				
		MUY ALTA (A)	ALTA (B)	MEDIA (C)	BAJA (D)	MUY BAJA (E)
5	FRECUENTE	5A	5B	5C	5D	5E
4	OCASIONAL	4A	4B	4C	4D	4E
3	REMOTO	3A	3B	3C	3D	3E
2	IMPROBABLE	2A	2B	2C	2D	2E
1	EXTREMADAMENTE IMPROBABLE	1A	1B	1C	1D	1E

2. Luego de que los riesgos se han evaluado, el inspector en concordancia con el Coordinador FAL deberán haber tomado la decisión para determinar la necesidad de implementar medidas de Acciones Correctivas o mitigadoras.

3. Con el resultado obtenido en la matriz de riesgos un tercer paso debe ser seguido por el Inspector FAL, determinando en base al valor de la matriz, el impacto y el rango de plazo de cumplimiento a la medida correctiva conforme a la **Tabla 2 “Matriz de Tolerabilidad y Plazos”**. Por otra parte, si la complejidad del ítem observado requiere plazos amplios, se deben aplicar medidas de mitigación de riesgos. Entre las medidas de mitigación que pueden ser presentadas se tienen: modificaciones en los procedimientos, programas de capacitación, controles de vigilancia, planes de contingencia.

Tabla 2 “Matriz de Tolerabilidad y Plazos”

VALOR DE LA MATRIZ	IMPACTO EN MATERIA FAL	PLAZO
5A,4A,3A,5B,4B, 5C	MAYOR	ACCIÓN INMEDIATA
2A,1A, 3B,2B,4C,3C	SIGNIFICATIVO	HASTA 20 DIAS CALENDARIO
2C,5D,4D,3D,5E,4E	SIGNIFICATIVO	HASTA 30 DIAS CALENDARIO
1B,1C,2D,1D,3E,2E	MENOR	HASTA 90 DIAS CALENDARIO
1E	MENOR	HASTA 180 DIAS CALENDARIO

4. El inspector de la AAC tiene la competencia para evaluar la eficacia de cada estrategia alternativa que haya considerado el solicitante y poder tomar una decisión. Cada propuesta de mitigación de riesgos propuesta debe examinarse a partir de las siguientes perspectivas:

- a) **Eficacia.** El grado hasta donde las alternativas reducen o eliminan los riesgos del ítem inspeccionado. La eficacia puede determinarse en términos de defensas técnicas, de capacitación y reglamentarias que pueden reducir o dar cumplimiento a la observación evaluada.
- b) **Costo/Beneficio.** El grado hasta donde los beneficios percibidos de la mitigación exceden los costos.
- c) **Practicidad.** El grado hasta donde la mitigación puede implementarse y cuán adecuado es en términos de tecnología disponible, recursos financieros y administrativos, legislación y reglamentos, voluntad política, etc.
- d) **Aceptabilidad.** El grado hasta donde la alternativa es coherente con los paradigmas del cumplimiento.
- e) **Ejecutabilidad.** El grado hasta donde el cumplimiento de nuevas reglas, reglamentos o procedimientos pueden realizarse.
- f) **Durabilidad.** El grado hasta donde la mitigación será sostenible y eficaz.
- g) **Consecuencias accidentales.** La introducción de nuevos peligros y riesgos de seguridad operacional relacionados que estén asociados con la implementación de cualquier alternativa de mitigación.
- h) **Probabilidad.** La Tabla 3 presenta una clasificación típica de la probabilidad de la Matriz de Riesgos en Facilitación del Transporte Aéreo. La tabla incluye cinco (5) categorías para denotar la probabilidad relacionada con un evento o condición que afecte al Sistema, la descripción de cada categoría y una asignación de valor a cada una.

Tabla 3 “Probabilidad Matriz de Riesgo FAL”

Probabilidad	Significado	Valor
Frecuente	Es probable que suceda muchas veces (ha ocurrido frecuentemente)	5
Ocasional	Es probable que suceda algunas veces (ha ocurrido con poca frecuencia)	4
Remoto	Es poco probable que ocurra, pero no imposible (rara vez ha ocurrido)	3
Improbable	Es muy poco probable que ocurra (no se sabe que haya ocurrido)	2
Extremadamente Improbable	Es casi inconcebible que el suceso ocurra	1

- i) **Gravedad.** La tabla 4 presenta la evaluación de la gravedad la cual considera todas las posibles consecuencias relacionadas con la Matriz de Riesgo FAL, teniendo en cuenta la peor condición previsible, se presenta una clasificación típica de la gravedad. Comprende cinco categorías para denotar el nivel de gravedad, la descripción de cada categoría y la asignación de valor a cada una de ellas, esta tabla presenta algunos ejemplos.

Tabla 4 “Gravedad Matriz de Riesgo FAL”

Gravedad	Ejemplo	Valor
Muy Alta	Incumplimiento de Procedimientos declarados en PFAL Generación de demoras mayores en vuelos por afectación al Sistema de Facilitación(Información, servicios, procedimientos)	A
Alta	Componentes del Sistema FAL que generen demoras innecesarias por falta de procedimiento, servicios, equipamiento, tecnologías tanto para Explotadores de Aeronaves	B
Media	Factores que entorpezcan la actividad operativa del Sistema de Facilitación(Información, personal, procedimientos)	C
Baja	Generan• Inconvenientes en la aplicación de procedimientos y servicios (Incumplimiento a procedimientos de abordaje, desembarque, información de vuelos)	D

Muy Baja	No ocasiona demoras, sin embargo, no es óptimo para el Sistema de Facilitación.	E
----------	---	---

- j) **Descripción del Riesgo.** Los riesgos de la Matriz de Riesgo FAL Tabla 5 son evaluados en concepto como aceptables, tolerables o intolerables. Los riesgos evaluados que desde un principio estaban identificados en la región intolerable resultan inaceptables bajo todo punto de vista. La probabilidad o gravedad de las consecuencias tienen tal magnitud, y sus posibles efectos representan tal amenaza para la Facilitación del transporte Aéreo, la cual requiere una medida de mitigación inmediata o la aplicación de acciones correctivas inmediatas.

Tabla 5 “Descripción de Riesgo Matriz FAL”

Rango del índice de la Matriz de Riesgo FAL	Descripción del riesgo	Medida recomendada
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	INTOLERABLE	Tomar medidas inmediatas para mitigar el riesgo. Realizar la mitigación para garantizar que haya controles preventivos o adicionales o mejorados para reducir el índice de riesgos al rango tolerable.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	TOLERABLE	Puede tolerarse sobre la base de la mitigación de riesgos. Puede necesitar una decisión de gestión para aceptar la observación.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	ACEPTABLE	Aceptable tal cual pero sujeto a mejora.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 10 – CANTIDAD MÍNIMA DE PERSONAL EN MOSTRADORES DE FACTURACIÓN DE EXPLOTADORES DE AERONAVES PARA EL PROCESAMIENTO DE PASAJEROS

Los Explotadores de Aeronaves Nacionales y Extranjeros que realizan operaciones desde y hacia nuestro Estado deben aplicar la METODOLOGÍA desarrollada por la IATA, sobre la Capacidad de Facturación en Aeropuertos, para determinar la **CANTIDAD MINIMA DE PERSONAL EN MOSTRADORES DE FACTURACIÓN DE EXPLOTADORES DE AERONAVES PARA EL PROCESAMIENTO DE PASAJEROS** en conformidad a lo siguiente:

La capacidad de facturación de aerolíneas está dada por la siguiente ecuación:

$$x = t \left(\frac{y}{z} \right)$$

Dónde:

x= Número de pasajeros registrados en el vuelo

t= periodo de tiempo para el procesamiento expresado en segundos

y= Numero de Mostradores de facturación activos

z= Tiempo promedio de facturación/registro en segundos

Para lo cual, efectuando el despeje de la misma para obtener el número de mostradores activos es decir, personal de tráfico requerido para la facturación de pasajeros obtenemos:

$$\left(\frac{x}{t} \right) z = y$$

Para este efecto, la AAC efectuó un estudio de filas, estableciendo los siguientes tiempos promedio para facturación de pasajeros (check-in) que deben ser aplicados:

Tiempo promedio de facturación/registro en segundos

Pasajero Nacional = 80 Segundos

Pasajero Internacional = 136 Segundos

Es importante mencionar que, los vuelos de pasajeros con conexiones internacionales son considerados como pasajeros internacionales.

Dicha metodología deber ser implementada por los Explotadores de Aeronaves a objeto de alcanzar la cantidad de personal requerido para la facturación de pasajeros de forma efectiva y en el marco de los tiempos señalados por normativa que establece el tiempo de cierre de la facturación de pasajeros.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

APÉNDICE 11. TIEMPOS MÍNIMOS DE CONEXIÓN ENTRE VUELOS

Todos los Explotadores de Aeronaves Nacionales y Extranjeros, que contemplen operaciones aéreas con pasajeros que tengan algún tipo de conexión con vuelos internacionales a la salida o a su arribo al Estado Plurinacional de Bolivia; o que procedan del exterior y tengan pasajeros en conexión con vuelos nacionales, deberán cumplir con los tiempos mínimos establecidos según el siguiente detalle:

Caso 1: Vuelos Nacionales con Conexión a Vuelos Internacionales:

- Tiempo mínimo entre el arribo de un vuelo nacional en conexión a un vuelo internacional del mismo explotador: 2 horas (dos horas)
- Tiempo mínimo entre el arribo de un vuelo nacional en conexión a un vuelo internacional de otro explotador con check in hasta destino final (pase abordó y equipaje): 2 horas (dos horas)
- Tiempo mínimo entre el arribo de un vuelo nacional en conexión a un vuelo internacional de otro explotador con check in segmentado: 3 horas (tres horas)

Caso 2: Vuelos Internacionales con Conexión a Vuelos Nacionales:

- Tiempo mínimo entre el arribo de un vuelo internacional en conexión a un vuelo nacional del mismo explotador: 2 horas (dos horas)
- Tiempo mínimo entre el arribo de un vuelo internacional en conexión a un vuelo nacional de otro explotador con check in hasta destino final (pase abordó y equipaje): 2 horas (dos horas)
- Tiempo mínimo entre el arribo de un vuelo internacional en conexión a un vuelo nacional de otro explotador con check in segmentado: 2 horas (dos horas)

Caso 3: Vuelos Internacionales con Conexión a Vuelos Internacionales:

- Tiempo mínimo entre el arribo de un vuelo internacional en conexión a un vuelo internacional del mismo explotador: 2 horas (dos horas)
- Tiempo mínimo entre el arribo de un vuelo internacional en conexión a un vuelo internacional de otro explotador con check in hasta destino final (pase abordó y equipaje): 2 horas (dos horas)
- Tiempo mínimo entre el arribo de un vuelo internacional en conexión a un vuelo internacional de otro explotador con check in segmentado: 3 horas (tres horas)

APÉNDICE 8. TRATA DE PERSONAS

La trata de personas se considera como una forma contemporánea de esclavitud y una práctica similar a la esclavitud. La trata de personas supone la compraventa de seres humanos para diferentes formas de explotación, tales como explotación sexual, trabajos o servicios forzados, matrimonio forzado y también para fines de extracción de órganos. Las estimaciones mundiales de 2017 publicadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) indicaban que 24,9 millones de personas estaban obligadas a trabajar, bajo amenaza o coerción, como trabajadores domésticos, obreros en el sector de la construcción, en fábricas clandestinas, en explotaciones agrícolas y en buques pesqueros, así como en la industria sexual, mientras que 15,4 millones de personas vivían en matrimonio forzoso. Esto equivale aproximadamente a 5,4 víctimas de esclavitud moderna por cada mil personas en el mundo, en 2016. Se estima que la trata de personas genera miles de millones de dólares por año, suma que solo es inferior al tráfico de drogas como la forma más rentable de delincuencia transnacional.

La trata de personas se refiere al proceso mediante el cual se ponen o mantienen individuos en una situación de explotación para obtener beneficios económicos. La trata de personas es una actividad criminal en todo el mundo y puede ocurrir dentro de un Estado o puede implicar movimiento a través de fronteras. Mujeres, hombres y niños son objeto de trata para una serie de fines: esclavitud como prácticas que incluyen trabajo forzado en fábricas, granjas y residencias privadas; extracción de órganos; explotación sexual; y matrimonio forzado. A fin de combatir la trata de personas varias Convenciones y Protocolos internacionales definen las responsabilidades de los Estados en esta materia. Pues es imprescindible que los Estados reconozcan que en cada país del mundo se dan uno o más aspectos de trata.

La explotación de individuos con fines de lucro tiene una larga historia y continúa hasta hoy. Los esfuerzos internacionales para abordar el problema datan de por lo menos un siglo, y se está produciendo un cambio fundamental en cuanto a qué piensa la comunidad internacional respecto a la explotación de seres humanos. El cambio en la respuesta de los Estados frente a la cuestión de la trata ahora incluye prevención, protección, investigación y enjuiciamiento, y se centra en un enfoque basado en los derechos humanos.

Si bien la prevención es el objetivo final, suscitar la concienciación en todo el mundo es un esfuerzo importante para combatir la trata y todas las formas de explotación.

Considerando el carácter transnacional que este tipo de actividad representa donde la aviación civil constituye un método utilizado por los delincuentes, la OACI en colaboración con la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, desarrollo directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas para ayudar a los miembros de tripulaciones a reconocer y combatir la trata de personas. El objetivo global de la OACI es asegurar que quienes son miembros de tripulaciones de cabina reciban instrucción adecuada para que puedan ayudar a salvar las vidas y la dignidad de quienes son objeto de la trata de personas.

La capacitación de la tripulación de cabina respecto a reconocer y responder a la trata de personas está dirigida a suscitar concienciación en la comunidad aeronáutica internacional. Adoptar un enfoque de varios niveles para abordar la trata de personas requiere la participación y capacitación de varias partes interesadas, tales como los miembros de la tripulación de vuelo y todo el personal de aviación.

ELEMENTOS DE LA TRATA DE PERSONAS.

Según la definición de protocolo de la Naciones Unidas contra la trata de personas, tres elementos deben estar presentes (acción, medio e intención) para que una situación se considere legalmente trata de personas (adultos).

Elemento clave	Protocolo de las Naciones Unidas contra la trata
Acto (lo que hacen los traficantes)	Contratación, transporte, transferencia, ocultamiento o recepción de personas
Medio (cómo lo hacen)	Amenaza o uso de la fuerza u otras formas de coerción, secuestro, fraude, engaño, abuso de poder o situación de vulnerabilidad, dando o recibiendo pagos o beneficios para lograr el consentimiento de una persona teniendo control sobre otra
Intención (por qué lo hacen)	Explotación (incluyendo, como mínimo, la explotación de la prostitución de otros, u otras formas de explotación sexual, trabajo o servicios forzados, esclavitud o prácticas similares a la esclavitud, servidumbre o extracción de órganos)

En el caso de la trata de niños (es decir, personas de menos de 18 años), hay una diferencia clave elemental: el elemento "medio" no es necesario para que la explotación se considere trata. Solo es necesario demostrar: una acción (p. ej., contratación) y una intención (explotación).

POR QUÉ OCURRE LA TRATA DE PERSONAS

Ciertas personas son más vulnerables a la explotación, sea por razones personales, por razones económicas/políticas, o por la naturaleza de su género, raza o religión. Estas vulnerabilidades crean el escenario perfecto para la explotación por otra persona: el traficante.

Los traficantes pueden ser individuos de cualquier antecedente, etnia, género o clase. Ellos no tienen necesariamente aspecto de delincuentes. Pueden ser un amigo, un vecino o un miembro de la familia. Los individuos o grupos de delincuencia organizada se dedican a la trata de personas porque la demanda de servicios proporcionados por las víctimas produce grandes beneficios con riesgo limitado.

Razones	Detalles
Razones personales	Violencia familiar y abuso Falta de educación y/o oportunidades Expectativa de empleo Percepción de opciones de estilo de vida restringido con relación a otros países. Ejemplo: "Me prometieron un empleo como modelo."
Razones económicas/políticas	Pobreza o desempleo Expectativa de empleo Expectativa de mejores oportunidades Esperanza de mejora material y de estilo de vida Expectativa de seguridad personal y/o familiar Comunidades migrantes Vivir en una zona de conflicto/huyendo de un conflicto, o una crisis humanitaria Ejemplo: "Mi país resultó devastado por un desastre natural y la infraestructura quedó destruida."
Género, etnicidad o cultura	Discriminación racial y discriminación basada en el género Pertenencia a una minoría vulnerable Ejemplo: "Mis padres no aceptan mi orientación sexual y me echaron."

TIPOS DE TRATA

A menudo, la expresión "trata de personas" lleva a pensar en la explotación sexual. Sin embargo, hay muchas otras formas de trata por medio de amenaza, sea real o percibida. Algunos de los varios tipos de trata incluyen:

- a) explotación sexual, incluyendo la explotación de la prostitución de otros;
- b) explotación sexual y prostitución de niños;
- e) uso de niños como soldados;
- d) trata de personas con el propósito explícito de extracción de órganos (que no son donados);
- e) trabajo forzado (en minas, campos, fábricas, barcos de pesca, etc.);
- f) venta de niños para adopción ilegal;

- g) explotación de trabajadores domésticos (p. ej., en residencias privadas);
- h) servidumbre por deudas y servidumbre;
- i) matrimonio forzado;
- j) mendicidad forzada y delitos callejeros;
- k) delincuencia forzada; y
- l) otras formas de explotación forzada y prácticas similares a la esclavitud.

INDICADORES GENERALES DE TRATA.

Reconocer los indicadores clave de la trata de personas es el primer paso para identificar a posibles víctimas. Los que siguen son algunos indicadores comunes para ayudar a identificar la trata de personas:

- a) ¿Parece la persona estar desconectada de familiares, amigos, organizaciones comunitarias o lugares de culto?
- b) ¿Ha tenido la persona un cambio notable de comportamiento?
- e) ¿Es un menor que participa en el comercio de actos sexuales?
- d) ¿Está la persona desorientada o confundida, o presenta signos de abuso psicológico?
- e) ¿Tiene la persona magulladuras en diversas etapas de curación?
- f) ¿Es la persona temerosa, ansiosa, deprimida, tímida, sumisa o nerviosa/paranoica?
- g) ¿Presenta la persona signos de haber sido privada de comida, agua, sueño o atención médica?
- h) ¿Presenta la persona signos de abuso físico y/o sexual, restricción física, confinamiento o tortura?
- i) ¿Está a menudo la persona en compañía de alguien ante quien muestra excesiva moderación, o alguien que parece controlar la situación (p. ej., a dónde van o con quién hablan)?
- j) ¿Parece la persona recibir instrucciones sobre qué decir o da una respuesta textual o aprendida por ensayo?
- k) ¿Trabaja la persona durante un tiempo excesivamente largo y/o un horario raro?
- l) ¿Carece la persona de objetos personales y parece no tener una situación de vida estable?
- m) ¿Tiene la persona libertad de desplazamiento? ¿Puede la persona salir libremente de dónde vive?
- n) ¿Hay allí medidas de seguridad que no son razonables?

- o) ¿Hay personas con tatuajes idénticos en lugares similares que pueden indicar "marcación" por un traficante?

PROCEDIMIENTOS DEL EXPLOTADOR

El explotador puede aplicar algunos procedimientos para enfrentar la trata a bordo como lo haría ante otras amenazas, considerando pasos a seguir para que la tripulación de cabina informe a la tripulación de vuelo acerca de lo sucedido, la comunicación entre la aeronave y tierra para alertar a las autoridades pertinentes y las medidas que habrán de tomarse al aterrizar en el punto de destino siguiente.

El explotador aéreo deberá considerar los pasos descritos a continuación, como parte de los procedimientos que deben seguir los miembros de la tripulación en un suceso de trata de personas.

- a) atento a los indicios de trata;
- b) notificar a otros miembros del personal de cabina y solicitar sus impresiones;
- e) si el miembro de la tripulación de cabina sospecha que es trata, iniciar conversaciones que no son amenazadoras;
- d) formular discretamente algunas preguntas, indirectamente como parte de la conversación, tales como:
 - 1. ¿Por qué viaja?
 - 2. ¿Va a visitar familiares?
 - 3. ¿Dónde se va alojar?
 - 4. ¿Quién lo recibirá?
 - 5. ¿Qué planes tiene?
- e) Tomar nota del número de asiento y de la información del registro de nombres de los pasajeros (PNR), si está disponible;
- f) observar si el (o los) compañero de viaje parece nervioso o impide que el niño o la persona responda a las preguntas, o si parece evasivo;
- g) recordar "no causar daño";
- h) hablar con otros miembros de la tripulación de cabina para tener una evaluación adicional de la situación;

- i) contactar al piloto al mando e informarle respecto a las sospechas, proporcionando los detalles observados (p. ej., el miembro de la tripulación de cabina debería explicar por qué cree que el comportamiento presenta señales de trata de personas);
- j) determinar con el piloto al mando, qué información debería darse a oficiales encargados de hacer cumplir la ley presentes en el vuelo, si corresponde;
- k) evaluar el nivel de amenaza para manejar la situación (véase 5.2.1) y aplicar los procedimientos del explotador existentes para responder a la amenaza, según sea necesario; y
- f) continuar observando y evaluando la situación y comunicar los detalles adicionales al piloto al mando y a otros miembros de la tripulación, según sea necesario.

CAPACITACIÓN PARA LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Contenido de la Instrucción para la Tripulación de Cabina.

La instrucción para la tripulación de cabina debe incluir:

- a) Panorama general de la trata de personas:
 - i) elementos de la trata (incluyendo la legislación o reglamentos nacionales relacionados con la trata de personas, que repercuten en las obligaciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación de cabina);
 - ii) por qué ocurre la trata, incluyendo una descripción de las víctimas y los traficantes,
 - iii) diferencia entre trata y tráfico ilícito de migrantes y
 - iv) tipo de trata
- b) Indicadores (véase los datos de referencia de trata de personas y los indicadores del numeral 3 del presente adjunto):
 - i) Indicadores generales e
 - ii) Indicadores específicos en vuelo
- c) Política del explotador y
- d) Procedimientos relacionados con el reconocimiento y la respuesta a la trata de personas
 - i) Manejo de la situación (considerando y respondiendo preocupaciones de otros pasajeros)
 - ii) Concepto de "no causar daño" (véase numeral 4 del presente adjunto)
 - iii) Comunicación y coordinación entre la tripulación de cabina y la tripulación de vuelo,
 - iv) Respuesta (incluir noción de notificar sospechas que guardar silencio)

2. Instrucción inicial y periódica

El explotador no debería limitarse en la instrucción a un periodo o una sesión, debe considerar en su programa la instrucción inicial y periódica, a fin de mantener al personal con conocimientos actualizados y concientizados sobre el tema de trata de personas.

Para la instrucción periódica de la tripulación de cabina el explotador de aeronaves debe incluir los siguientes puntos:

- a) Los cambios en la legislación o los reglamentos nacionales relacionados con la trata de personas, que repercuten en las obligaciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación de cabina,
- b) Los cambios en la política y los procedimientos del explotador relacionados con la trata de personas
- e) Estudios de casos de trata de personas relacionados con la compañía aérea u otros explotadores
- d) Referencias a organismos que se ocupan de la trata de personas e información útil, tales como sitios web o publicaciones que los miembros de la tripulación de cabina quizás deseen consultar.

3. Indicadores para miembros de la Tripulación de Cabina

En caso que los miembros de la tripulación de cabina sospechen que a bordo hay un caso de trata de personas, deben hacer una evaluación previa y correcta antes de iniciar una respuesta, considerando los siguientes indicadores que pueden coadyuvar a realizar dicha evaluación.

La persona:

- a) Evita el contacto visual y la interacción social;
- b) Evita las figuras de autoridad/policía y no confía en ellas;
- e) No tiene control de su documentación y/o tiene documentos de identidad o de viaje falsos;
- d) El idioma es una barrera entre esa persona y la persona con quien viaja;
- e) No tiene dinero, objetos personales ni equipaje de mano;
- f) No lleva ropa adecuada o su apariencia no condice con la ruta de viaje o las condiciones del tiempo;
- g) Viene de un lugar o Estado conocido como una fuente o destino para la trata de personas;
- h) Ignora su destino final y los planes de viaje en general;
- i) Es inusualmente sumisa respecto a la persona con quien viaja;
- j) No se le permite hablar por sí misma y, si se le habla directamente, otra persona insiste en responder/traducir para esta persona;
- k) Cuando se le hacen preguntas proporciona respuestas incompatibles de la o las personas con quien viaja;
 - l) No tiene libertad en la aeronave para separarse de otros (p. ej., para usar el lavado no acompañada);
- m) Puede hablar de un empleo como modelo, o de danza, canto, hotelería o algo similar en un país extranjero (sin saber quién le recibirá a su llegada, y con pocos detalles acerca del empleo); o
- n) Muestra un comportamiento inusitado que al miembro de la tripulación de cabina no le parece correcto.

La tripulación debe considerar que no es necesario que todos los indicadores enumerados antes estén presentes para determinar un caso de trata, pero pueden ayudar a identificarlo.

4. Elementos de "NO CAUSAR DAÑO"

Los siguientes elementos de "no causar daño" deben ser respetados por los miembros de la tripulación de cabina en un suceso de sospecha de trata de personas y deberán ser incorporados por el explotador aéreo en la capacitación y procedimientos.

- a) Ser discreto en la conversación y la información proporcionada a fin de no despertar sospechas.
- b) No enfrentar al traficante
- e) No intentar rescatar a la víctima
- d) Actuar normalmente. No demostrar preocupación inusitada o alarma,