

RAB - 108
Reglamento sobre seguridad del operador aéreo

Registro de revisiones

Guía de Revisiones al RAB 108				
No. Revisión	Página	Fecha de Aplicación	Fecha de Inserción	Insertado por:
1	108-I	25/07/08		
1	108-II	25/07/08		
1	108-III	25/07/08		
1	108-IV	25/07/08		
1	108-A-1 a 108-A-5	25/07/08		
1	108-B-1 a 108-B-4	25/07/08		
1	108-C-1 a 108-C-12	25/07/08		
1	108-D-1	25/07/08		
1	108-E-1	25/07/08		
1	108-F-1 a 108-F-2	25/07/08		

RAB – 108
Reglamento sobre seguridad del operador aéreo
 Lista de páginas efectivas

Lista de páginas efectivas del RAB 108			
Detalle	Páginas	Revisión	Fechas
SUBPARTE A			
GENERALIDADES Y DEFINICIONES	108-A-1 a 108-A-5	1	2008
SUBPARTE B			
PROGRAMA DE SEGURIDAD	108-B-1 a 108-B-4	1	2008
SUBPARTE C			
SEGURIDAD DEL OPERADOR AEREO	108-C-1 a 108-C-12	1	2008
SUBPARTE D			
COORDINADOR DE SEGURIDAD DE UN POSEEDOR DE COA	108-D-1 a 108-D-1	1	2008
SUBPARTE E			
CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL	108-E-1	1	2008
SUBPARTE F			
SEGURIDAD DE LOS AEROPUERTOS NO REGULADOS	108-F-1 a 108-F-2	1	2008

INDICE
RAB-108

Reglamento sobre seguridad del operador aéreo

	Página
GUIA DE REVISIONES AL RAB 108	I
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS LPE	II
INDICE RAB 108	III
<u>SUBPARTE A GENERALIDADES Y DEFINICIONES</u>	108-A-1
108.0 Generalidades	108-A-1
108.1 A que o quien aplica este reglamento	108-A-1
108.2 Seguridad Facilitación.....	108-A-1
108.3Cuál es el significado de las definiciones y acrónimos que se usan en este reglamento	108-A-1
<u>SUBPARTE B PROGRAMA DE SEGURIDAD</u>	108-B-1
108.5 Cuáles son los procedimientos relacionados con un programa de seguridad.....	108-B-1
108.6 Autoridad de Seguridad y Responsabilidades de seguridad.....	108-B-2
108.7 Cómo se procede a la aprobación de un programa de seguridad	108-B-4
108.8 Cláusula de incumplimiento.....	108-B-4
<u>SUBPARTE C SEGURIDAD AEROPORTUARIA</u>	108-C-1
108.9 Cuáles son los procedimientos relacionados a la revisión de pasajeros y equipaje .	108-C-1
108.11 Cuáles son los procedimientos relacionados con la prevención y control sobre intentos de secuestro y sabotaje.....	108-C-2
108.13 Cuáles son los procedimientos relacionados al transporte de armas.....	108-C-3
108.15 Cuáles son los procedimientos relacionados a la seguridad de aeronaves e instalaciones	108-C-5
108.16 Medidas de seguridad en la cabina de comando.....	108-C-6
108.17 Cuáles son los procedimientos relacionados al uso de los sistemas de rayos X....	108-C-6
108.19 Qué son las instrucciones de seguridad y circulares informativas.....	108-C-6
108.21 Cuáles son los procedimientos relacionados con amenazas a la seguridad.....	108-C-7
108.23 Cuáles son los procedimientos relacionados al transporte de pasajeros bajo el control de escolta	108-C-9
108.25 Cuáles son los procedimientos relacionados al entrenamiento del personal de seguridad.....	108-C-10
108.27 Cuál es la documentación requerida para demostrar y evidenciar el cumplimiento de este reglamento	108-C-11
108.29 Cuáles son los parámetros para las inspecciones de seguridad.....	108-C-11
108.31 Cuáles son los parámetros de trabajo para personal operador de rayos X.....	108-C-11
<u>SUBPARTE D COORDINADOR DE SEGURIDAD DE UN POSEEDOR DE COA</u>	108-D-1
108.33 Quién es el coordinador de seguridad de aeropuerto.....	108-D-1
<u>SUBPARTE D COORDINADOR DE SEGURIDAD DE UN POSEEDOR COA</u>	108-D-1
108.33 Quien es el coordinador de seguridad de aeropuerto.....	108-D-1
<u>SUBPARTE E CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVAICION CIVIL</u> ..	108-D-2
108.35 Procedimientos relacionados al control de la calidad de la seguridad de la aviación civil.....	108.D-2

SUBPARTE F SEGURIDAD DE AEROPUERTOS NO REGULADOS.....108-F-1
108.39 Seguridad de Aeropuertos no regulados..... ..108.F-1

Subparte A Generalidades y definiciones**108.0 Generalidades**

- (a) El objetivo del presente reglamento de seguridad del operador aéreo, es el de proteger las operaciones de la aviación civil nacional e internacional contra actos de interferencia ilícita.
- (b) Cumpliendo las recomendaciones del Convenio de Aviación Civil de la OACI, el objetivo primordial de la seguridad aeroportuaria, será la salvaguardia de la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público en general, así como las aeronaves en vuelo o tierra e infraestructura aeroportuaria dentro el territorio de Bolivia.
- (c) Los poseedores de un certificado de operador aéreo (COA), tienen la responsabilidad de la seguridad de sus aeronaves, bajo ninguna circunstancia considerarán la seguridad como medio de beneficio económico.

108.1 A que o quien aplica este reglamento

- (a) Este Reglamento describe los requerimientos de seguridad para:
- (1) Las operaciones de un poseedor de un COA regular (con itinerario), operaciones de pasajeros en vuelos no regulares, vuelos charter * “ y Centros de entrenamiento Aeronáutico (CEA)
- (2) Cada persona abordo de una aeronave operada por un poseedor de un COA según el párrafo a) 1) de esta sección.
- (b) Este reglamento no aplica a operaciones de helicópteros ni operaciones de vuelos de carga.

108.2 Seguridad y Facilitación

- (a) Se dispondrá en lo posible; que los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

108.3 Cuál es el significado de las definiciones y acrónimos que se usan en este reglamento

- (a) Para propósitos de este reglamento, se aplican las siguientes definiciones:
- (1) **Actos de interferencia ilícita.-** Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, se considera como tales:
- (i) Apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo
- (ii) Apoderamiento ilícito de aeronave en tierra.
- (iii) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- (iv) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- (v) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (sustancias) peligrosos destinados a fines criminales.
- (vi) Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, la seguridad de los pasajeros, tripulación personal de tierra y publico en general en

un aeropuerto o recinto de una instalación de aviación civil.

- (2) **Actuación Humana.**- Actitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia en las operaciones aeronáuticas.
- (3) **Agente acreditado.** Expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.
- (4) **Aeropuerto internacional.**- Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio esta situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo tramites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y otros procedimientos similares.
- (5) **Área estéril.**- Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso esta estrictamente controlado.
- (6) **Alerta de bomba.**- Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.
- (7) **Arma.**- Cualquier objeto que pueda ser utilizado para atacar o defenderse o para producir amenaza o atentar contra la integridad física de personas, pasajeros, tripulantes y público en general o para causar

daño a instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas o aeronaves.

Armas de fuego, armas de fuego ligeras y otras armas — todo objeto que pueda, o que parezca que podría, lanzar un proyectil o causar lesiones.

Armas puntiagudas/con bordes peligrosos y objetos filosos — todo artículo puntiagudo o de cuchilla que pueda utilizarse para causar lesiones.

Nota.— Como las armas de fuego se pueden separar fácilmente en sus partes componentes para hacer más difícil su detección, el personal de seguridad deberá saber que se puede intentar esconder o disimular cualquiera de los artículos prohibidos.

- (8) **Auditoria de seguridad.**- Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación.
- (9) **Autoridad de Seguridad de la aviación competente.**- La Autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa de seguridad de la aviación civil.
- (10) **Aviación Corporativa.**- La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. Nótese que la aviación para empresas es una sub categoría dentro de la aviación general.
- (11) **Carga.**- Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros el equipaje acompañado o extraviado.

- (12) **Carga Consolidada.-** Envío constituido por múltiples bultos originados por mas e una personas, donde cada una de las cuales, ha efectuado un convenio para el transporte por vía aérea, con una persona distinta de los expedidores regulares. Las condiciones aplicadas a ese convenio pueden o no, ser las mismas que los expedidores aéreos regulares aplican para el mismo transporte.
- (13) **Carga Agrupada.-** Envío que incluye varios paquetes remitidos por mas de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es transportista regular
- (14) **Certificado de Operación de Aeropuerto (COAR).-** Documento oficial expedido por la AAC, por el cual se autoriza a un Administrador de Aeropuerto a operar y administrar un aeropuerto de acuerdo a la Legislación y reglamentación aeronáutica boliviana y en concordancia a métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.
- (15) **Certificado de Operador Aéreo (COA).-** Documento oficial expedido por la AAC, por el cual se autoriza a un operador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.
- (16) **Control de Seguridad.-** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (17) **Configuración máxima aprobada de asientos para pasajeros.-** La capacidad máxima de asientos para pasajeros de un avión individual, excluyendo los asientos de los pilotos, los de la cabina de vuelo y los de la tripulación de cabina de pasajeros, en su caso, que utiliza el operador, aprobada y especificada en el manual de operaciones.
- (18) **Credenciales de Identificación y Acceso Aeroportuario.-** Documento de Identificación para Acceso a los Aeropuertos aprobada por la AAC y emitida por el poseedor de un COAR, que autoriza al portador de la Credencial a tener acceso a un área restringida en base a la necesidad y el derecho de ingreso.
- (19) **Escolta Armada.-** Significa:
- (i) El acompañante armado de un individuo que esta siendo transportado bajo coacción, por haber sido sometido a proceso judicial o administrativo que requieren su traslado de un lugar a otro por vía aérea. Esta escolta debe tener el entrenamiento suficiente para tomar acción inmediata y el control del individuo en todo momento mientras se encuentra a bordo de una aeronave.
 - (ii) El acompañante de una persona importante que requiere necesariamente ser resguardado por escolta armada a bordo de una aeronave, de acuerdo a entrenamiento y procedimientos establecidos
- (20) **Inspección.-** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (21) **Mercancías Peligrosas.-** Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o que este

clasificado conforme a dichas instrucciones.

(22) **Miembro de la tripulación.-**

Persona a quien el poseedor de un COA asigna responsabilidades que ha de cumplir a bordo, durante el servicio de un vuelo y que se encuentra debidamente identificado.

(23) **Operaciones programadas para pasajeros.-**

Significan las operaciones que se realizan de acuerdo a un programa publicado para las operaciones de pasajeros que incluye el número de vuelo, ruta, fechas u horarios (o ambos) que se anuncian abiertamente o se dan a conocer al público mediante otros medios.

(24) **Organismos de Seguridad del Estado.-**

Se define a aquellas instituciones designadas por el Estado Boliviano para desempeñar las funciones de control de la soberanía y seguridad ciudadana. (Fuerza Aérea Boliviana y Policía Nacional).

(25) **Parte Aeronáutica.-**

El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso esta controlado.

(26) **Parte Pública.-**

El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene acceso el público no viajero.

(27) **Pasajero insubordinado (perturbador).-**

Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal del aeropuerto o los miembros de la tripulación y por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de una aeronave”

(28) **Policía Nacional.-** Tal como establece la Constitución Política del Estado en su Art. 215, es la fuerza pública encargada de la conservación del orden público, la defensa de la sociedad y de hacer cumplir las leyes en todo el territorio nacional.

(29) **Punto de control de seguridad.-**

Medios para evitar que se introduzcan armas explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

(30) **Procedimientos operativos estandarizados (SOP).-**

Son un reglamento de instrucción emitida por una autoridad AVSEC para asegurarse que la tarea de seguridad especifica se realice con procedimientos estandarizados, efectuada de acuerdo con los requerimientos prescritos necesarios para alcanzar el objetivo de la tarea en situaciones o condiciones normales y de emergencia

(31) **Programa de Seguridad.-**

Medidas adoptadas por un COA para proteger sus operaciones a nivel nacional e internacional contra actos de interferencia ilícita.

(32) **Prueba de Seguridad.-**

Prueba secreta o no de una medida de seguridad de la aviación, en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita)

(33) **Seguridad.-**

Combinación de medidas, recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

(34) **Verificación de antecedentes.-**

Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal y narcóticos, cuando este

legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad restringida

que incluye el número de vuelo, ruta, fechas u horarios (o ambos) que se anuncian abiertamente o se dan a conocer al público mediante otros medios.

(35) **Verificación de seguridad de la aeronave.-** Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros pueden haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o substancias peligrosos.

(38) **Zona o Área de Seguridad Restringida.-** Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves y cuyo acceso esta estrictamente controlado.

(36) **Vuelo Charter (fletamento).-** Significa que el poseedor de un COA, compromete la capacidad total de la aeronave para el transporte de pasajeros que componen grupos a fines.

(37) **Vuelos Programados o de itinerario.-** Significan las operaciones que se realizan de acuerdo a un programa publicado para las operaciones de pasajeros

Subparte B Programa de seguridad**108.5 Cuáles son los procedimientos relacionados con un programa de seguridad**

(a) Cada poseedor de un COA debe adoptar y llevar a cabo un programa de seguridad que describa los procedimientos de revisión de pasajeros e inspección de equipajes para cada una de las siguientes operaciones de transporte aéreo de pasajeros:

(1) Operaciones en un aeropuerto que regularmente presta sus servicios para las operaciones de transporte aéreo de pasajeros, administrado por un poseedor de certificado de operación de aeropuerto (COAR) y que posee un Programa de Seguridad aprobado por la AAC.

(2) Programa de seguridad

Operaciones en aeropuertos que no están controlados por un COAR, debiendo aplicar los procedimientos de su programa de seguridad, descrito en el inc. a) de esta parte para el transporte de pasajeros que * " no hayan pasado por un control de seguridad o que la seguridad no sea la óptima para el transporte de estos pasajeros desde dicho aeropuerto.

(3) El poseedor de un certificado de operador aéreo, deberá revisar el Programa de Seguridad del Explotador una vez cada año para realizar enmiendas o aumentar procedimientos, si la revisión así lo requiera. En caso de ser modificado, deberá ser notificado a la ACC para la aprobación correspondiente.

(4) Cada poseedor de un COA debe asegurar que los pasajeros en tránsito que hubieran abordado en un aeropuerto que no disponga de COAR, en el primer destino deberán

descender de igual modo que el equipaje facturado y la carga para ser sometidos a un control de seguridad mediante Rayos X.

(5) Todo poseedor de un COA emitido bajo este reglamento, deberá mantener el personal calificado necesario para dar cumplimiento a los requerimientos de su Programa de seguridad.

(6) Ningún poseedor de un COA podrá negar el conocimiento de su Programa de Seguridad

(7) Todas las aeronaves que lleguen de un aeropuerto que no tenga un procedimiento adecuado de control de seguridad deberá ser sometida a una inspección de seguridad

(8) Con vuelos charter.

(a) El programa de seguridad del poseedor de un COA, citado en el párrafo a) deberá:

(1) Describir los procedimientos de seguridad para las personas y propiedad privada que sean transportados en vuelos, nacionales e internacionales, contra actos de interferencia ilícita y piratería aérea.

(2) Deberá estar elaborado y firmado por el poseedor del COA o por una persona a quien el operador aéreo haya delegado autoridad en este asunto;

(3) Haya sido aprobado por la AAC;

(a) Cada programa de seguridad requerido por este reglamento, debe incluir lo siguiente:

(1) Una descripción de los procedimientos, infraestructura y equipos utilizados para realizar las

funciones de control de seguridad respecto a los sistemas de detección de explosivos.

- (2) Una descripción de los procedimientos y equipos utilizados para conducir un control de seguridad de una aeronave y/o instalaciones del poseedor de un COA.
- (3) Los procedimientos utilizados para cumplir, con los requerimientos de la sección 108.15 de este reglamento respecto al uso de sistemas de rayos X.
- (4) Los procedimientos utilizados para cumplir con los requerimientos de la sección 108.19 de este reglamento respecto a amenazas de bomba.
- (5) El programa de entrenamiento utilizado para completar la capacitación requerida en la sección 108.23 de este reglamento.

(a) Cada poseedor de un COA que tenga un programa aprobado de seguridad debe:

- (1) Mantener por lo menos una copia completa del programa de seguridad aprobado en su oficina central;
- (2) Mantener una copia de partes pertinentes de procedimientos de control de seguridad para pasajeros y equipaje, de su programa de seguridad aprobado, en todas sus estaciones.
- (3) Tener los documentos del párrafo (1) y/o (2) disponibles para su revisión, ante requerimiento de la AAC.
- (4) Restringir la disponibilidad de información contenida en su programa de seguridad, solamente a aquellas personas con una necesidad operacional de conocerlo; y

(5) Referir a la AAC las solicitudes de personas ajenas al poseedor del COA, que intentan obtener información contenida en su programa de seguridad.

(a) Acuerdos de uso de áreas exclusivas

- (1) El operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario que posea un "Acuerdo de Uso de Área Exclusiva" debe seguir lo descrito en la RAB 107.5, y cumplir con los términos del acuerdo.
- (2) Deberá establecer en su Programa de Seguridad los límites, dimensiones y ubicación del área exclusiva acordada con el Operador del Aeropuerto.
- (3) Deberá entregar a solicitud de la AAC copia del "Acuerdo de Uso de Área Exclusiva" acordado con el COAR.

108.6 Autoridad de Inspección y Responsabilidades de Seguridad

(a) Autoridad para la Inspección.

Los Inspectores de la unidad AVSEC y el personal autorizado por la AAC, en cumplimiento de sus funciones, pueden conducir:

- (1) Auditorias e inspecciones de calidad de la forma en la que se aplican los controles de seguridad.
- (2) Evaluaciones de seguridad de las necesidades en materia de seguridad.
- (3) Pruebas de los controles e inspecciones de seguridad, en las instalaciones, servicios y equipos del Operador del Aeropuerto, del operador aéreo, de las empresas de seguridad y de cualquier otro concesionario del aeropuerto, con el fin de comprobar la eficacia del sistema de seguridad aeroportuaria. Para tal fin, tendrán acceso irrestricto a la documentación y registros, así como la obtención en forma inmediata, a su solicitud verbal o escrita, de copias de dicha

documentación e información con la finalidad de determinar si se mantienen los niveles de competencia, efectividad del sistema de seguridad y/o cumplimiento de la normativa vigente.

(b) El Operador del Aeropuerto debe permitir a los Inspectores de la unidad AVSEC y el personal autorizado por la AAC, circular y/o permanecer dentro de las zonas de seguridad restringidas en forma irrestricta, en funciones de su cargo. De la misma manera deben proceder los Operadores Aéreos en sus áreas de operación y poseedores de áreas de uso exclusivo.

(c) Los Inspectores de Seguridad de la Aviación (AVSEC) de la Autoridad Aeronáutica, tienen la facultad de ingresar a todas las zonas restringidas de los aeródromos o aeropuertos con cámara filmadora, cámara fotográfica u otro artículo necesario en cumplimiento de sus funciones.

(d) Toda información que se deba suministrar, en conformidad con esta o cualquier normativa aeronáutica, deberá de ser veraz y ajustarse a la realidad. Cualquier acción u omisión por parte del operador del aeropuerto o de una aeronave así como cualquier persona que pretenda desvirtuar la información, será sancionada de acuerdo con lo que la ley y la reglamentación establezcan.

(e) Incurrir en falsificación cualquier persona que efectúe u ordene cualquiera de las siguientes acciones, en virtud de la presente regulación:

(1) Emita declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud de cualquier programa de seguridad local, medios de acceso o de identificación, o se modifique la misma.

(2) Anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier registro o reporte que se conserva, elabora o usa para demostrar el cumplimiento de la presente regulación.

(3) Reproducción o alteración, con propósitos fraudulentos, de cualquier reporte, registro, programa de seguridad del explotador de aeronaves, medio de acceso o medio de identificación expedido en virtud a la presente regulación y otros que emita la Autoridad Aeronáutica.

(f) Cualquier explotador, empleado, persona comprendida dentro de la presente regulación que incumpla con la misma, con el programa de seguridad local del aeropuerto, o cometa cualquier acto que atente contra la seguridad de la aviación civil, será sometida al Reglamento de Faltas y sanciones y a la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, sin descartar las posibles acciones penales, civiles, administrativas o militares pertinentes.

(g) Ninguna persona podrá:

(1) Obstruir, interferir, modificar o intentar por su cuenta, o inducir a que otra persona interfiera o interrumpa, que comprometa un sistema, procedimiento o mecanismo de seguridad implementado por la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.

(2) Entrar, movilizarse, permanecer en un área estéril, zona de seguridad restringida del aeropuerto, sin que haya cumplido con las medidas y procedimientos de seguridad aplicados para el control de acceso a esas áreas.

(3) Utilizar, permitir o causar que sea utilizada, cualquier credencial emitida por el Operador del Aeropuerto aprobada para el ingreso y permanencia de personas, vehículos o equipos en áreas estériles o de seguridad del aeropuerto.

(4) Ingreso a áreas restringidas, fuera del horario de trabajo.

(5) Cualquier explotador, empleado, persona comprendida dentro de la presente regulación que incumpla con la misma, con el programa de

seguridad local del aeropuerto, o cometa cualquier acto que atente contra la seguridad de la aviación civil, será sometida al Reglamento de Faltas y sanciones y a la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, sin descartar las posibles acciones penales, civiles, administrativas o militares pertinentes.

108.7 Como se procede a la aprobación de un programa de seguridad

- (a) A no ser que un periodo de tiempo mas corto sea autorizado por la AAC, cada poseedor de un COA que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad para la operación de pasajeros, debe remitir dicho programa a la AAC, para su aprobación, por lo menos 60 días antes de la fecha de inicio de sus operaciones de pasajeros.
- (b) Dentro de los 30 días después de haber recibido el programa de seguridad propuesto, la AAC aprobará el mismo o bien notificará al poseedor del COA, para modificar el programa conforme a los requerimientos de este reglamento.
- (c) Una vez recibida la notificación de modificación de su programa, el poseedor del COA debe remitir a la AAC, en un plazo de 15 días, el programa de seguridad modificado o una petición para reconsiderar la notificación de modificación, incluyendo el justificativo correspondiente.
- (d) La AAC puede enmendar un programa de seguridad aprobado del poseedor de un COA, si se determina necesario para la seguridad e interés público en caso de una emergencia.
- (e) Excepto en caso de emergencia como se especifica en el párrafo (f) de esta parte, cuando la AAC propone enmendar un programa de seguridad, una notificación por escrito de la enmienda propuesta será enviada al poseedor del COA, fijando un periodo de tiempo no mayor a 30 días, periodo dentro del cual

el operador aéreo debe remitir información escrita con las observaciones, comentarios y argumentos sobre la enmienda. Luego de considerar todo el material relevante, incluyendo lo remitido por el poseedor del COA; la AAC desistirá de la notificación o comunicará por escrito al poseedor del COA cualquier otra enmienda adoptada, especificando una fecha de efectividad no menor a 30 días, a partir de la fecha de recepción de dicha comunicación por parte del operador aéreo.

- (f) Si la AAC determina que existe una emergencia que requiere acción inmediata la cual hace que el procedimiento descrito en el párrafo (b) de esta sección sea impracticable o contrario al interés público, una enmienda de emergencia podrá ser emitida y hecha efectiva, sin tomar en cuenta la fecha en que esta sea recibida por el poseedor de un Certificado de Operador Aéreo. La AAC incorporará a la notificación de enmienda, el fundamento y una breve descripción de los motivos para la emergencia y la necesidad de tomar acciones inmediatas.

108.8 Cláusula de incumplimiento

- (a) Cualquier operador, empleado o persona comprendidos dentro de los alcances de la presente RAB que incumpla con la misma y con alguna otra RAB aplicable o norma relacionada, o cometa cualquier acto que atenta contra la seguridad de la aviación, podrá ser sometido a la Comisión de Faltas y Sanciones de la AAC, sin desmedro de cualquier otro tipo de acciones penales o civiles, lo cual podría, adicionalmente, implicar la suspensión, revocación o cancelación de la autorización otorgada por la AAC.

Subparte C Seguridad del operador aéreo**108.9 Cuáles son los procedimientos relacionados a la revisión de pasajeros y equipaje**

(a) Cada poseedor de un COA esta requerido a llevar a cabo un control de seguridad de pasajeros y equipaje mediante los procedimientos y equipos descritos en su programa de seguridad aprobado, para prevenir o impedir el transporte a bordo de sus aeronaves, de cualquier explosivo, sustancia o bomba incendiaria, arma mortal o peligrosa, por el pasajero, en su equipaje de mano, o en su equipaje facturado.

(b) Ningún poseedor de un COA permitirá el abordaje a una aeronave de una persona que porte consigo o entre sus propiedades accesibles, cualquier objeto contundente, punzo cortante y/o cortante de cualquier tamaño, material o descripción.

(1) Antes de abordar la aeronave, se asegurará que los pasajeros sean inspeccionados por el arco detector de metales y por la máquina de rayos X para su equipaje de mano. De no poder cumplir con lo mencionado en este párrafo, se deberá contar con el suficiente personal de seguridad para cumplir satisfactoriamente de forma manual con la inspección sin afectar la facilitación.

(2) Todo explotador de aeronaves, se asegurará que no exista posibilidad que los pasajeros sometidos a control de seguridad entren en contacto con otras personas que no hayan sido sometidas a dicho control, los puntos de inspección de los aeródromos y aeropuertos.

En caso de producirse dicho contacto se inspeccionará nuevamente a los pasajeros en cuestión y su equipaje de mano, antes de ingresar en la aeronave.

(3) Todo explotador de aeronave se asegurará que los pasajeros que se transborden a otro vuelo o estén en tránsito, así como su equipaje de mano se sometan a controles de seguridad adecuados, para evitar que se introduzcan artículos no autorizados o sustancias prohibidas a bordo de una aeronave.

(c) El poseedor del COA no transportara equipaje de pasajeros que no se encuentren a bordo de la aeronave, a no ser que se trate de equipaje no acompañado.

(d) El poseedor del COA deberá efectuar una revisión e inspección del equipaje facturado antes de ser embarcado a la aeronave.

(e) Cada poseedor de un COA deberá asegurarse que no se transporte el equipaje de pasajeros que no se encuentren en la aeronave a menos que el equipaje haya sido sometido a controles de seguridad y que se haya establecido un procedimiento de cotejo del pasajero y de su equipaje de bodega.

(f) Cada poseedor de un COA requerido a llevar a cabo un control de seguridad bajo su programa de seguridad aprobado, deberá negar el transporte de:

(1) Cualquier persona que no permita que se le realice una revisión de acuerdo lo prescrito en el párrafo (a) de esta sección; y

(2) La propiedad privada de cualquier persona que no permita su inspección de acuerdo con el sistema prescrito en el párrafo (a) de esta sección.

(3) Cualquier persona que parezca estar intoxicada o demuestre, por indicaciones físicas o de comportamiento, que se encuentra bajo la influencia de alcohol o drogas, de manera tal que pudiera poner en peligro la seguridad de la aeronave y

sus ocupantes o su propia vida por efectos de cambio de presiones en vuelo.

(g) Excepto de lo previsto en su programa de seguridad aprobado por la AAC, cada poseedor de un Certificado de Operador Aéreo, que requiera llevar a cabo un control de seguridad bajo un programa de seguridad aprobado, deberá utilizar los procedimientos incluidos y equipos descritos en el mismo, para detectar explosivos, sustancias incendiarias y armas mortales o peligrosas en cada persona o entre su propiedad accesible, que ingrese a un área estéril de preembarque, o a través de un punto de control de seguridad en la República de Bolivia.

(h) Todo poseedor de un COA deberá asegurarse que los pasajeros que lleguen en tránsito, de aeródromos donde no exista un COAR, deberán ser sometidos a un control de seguridad antes de continuar su vuelo.

(i) El poseedor de un COA debe elaborar y aplicar medidas para asegurarse de que la carga, los paquetes de mensajerías y por expreso y el correo se someten a controles de seguridad. Estos controles deberían incluir el requisito de que la carga se someta a inspección tecnológica.

(j) El poseedor de un COA, en caso de no contar con personal propio en los puntos de control de seguridad, y emplee personal de seguridad del Administrador del Aeropuerto, se cerciorará que los procedimientos utilizados por quienes desempeñan esa función, cumplen con lo establecido en su programa de seguridad aprobado como establece la sección 108.5, párrafos (a), (b) y (c) de este reglamento, siendo el responsable final de lo que ingresa a sus aeronaves, en cumplimiento a la RAB 107 párrafo 107.0(c).

(k) Con el fin de facilitar la identificación de los pasajeros a bordo de cada vuelo

nacional o internacional, el poseedor de un COA, deberá registrar en la lista de pasajeros, el nombre completo, número de identificación o pasaporte y nacionalidad de cada pasajero. Esta verificación de identidad, deberá volver a realizarse, antes de que los pasajeros realicen el abordaje.

(l) Los titulares de un COA, no aceptarán envíos de carga, encomiendas de mensajería, por expreso ni correo para su transporte en vuelos de pasajeros o carga, a menos que el agente acreditado haya sido certificado por la Autoridad Aeronáutica en acuerdo a lo establecido en la RAB 109.

(m) Todo titular de COA, deberá incluir dentro de su programa de seguridad los procedimientos y medidas de seguridad para la operación de sus almacenes o depósitos de carga.

108.11 Cuales son los procedimientos relacionados con la prevención y control sobre intentos de secuestro y sabotaje

(a) Cada poseedor de un COA deberá:

(1) Designar un coordinador de seguridad en cada aeropuerto donde opera cada operación aérea doméstica o internacional.

(2) Designar al piloto al mando, como el coordinador de seguridad en vuelo, de acuerdo a lo requerido en su programa seguridad aprobado.

(3) Designar un coordinador general de seguridad, quien debe llevar a cabo las funciones y procedimientos de seguridad especificadas en el programa de seguridad del COA, que se encuentre accesible a requerimiento 24 Hrs.

(b) Al recibo de una amenaza específica a la seguridad de un vuelo, el COA deberá:

(1) Notificar de inmediato al Coordinador de Seguridad sobre la amenaza, cualquier evaluación de la misma y/o cualquier contramedida que se aplicará.

- (2) Cerciorarse de que el Coordinador de Seguridad en notifique a los tripulantes sobre la amenaza, cualquier evaluación de la misma y cualquier contramedida que se aplicará.
- (3) Al recibo de una amenaza de bomba contra una aeronave en particular, todo titular de certificado intentará determinar si se encuentra o no cualquier explosivo o elemento incendiario a bordo del avión involucrado realizando lo siguiente:
- (i) Elaborará y dispondrá de una lista de verificación y de procedimientos cuando una amenaza de bomba esté relacionada con una aeronave en vuelo o en tierra, dicha lista de verificación será incorporada en los manuales respectivos, y preverá información de los medios para atenuar el efecto de explosión en vuelo y el punto de mínimo riesgo para cada tipo de aeronave.
- (ii) Efectuará una inspección de seguridad en tierra antes del siguiente vuelo o, si la aeronave está en vuelo, inmediatamente tras su siguiente aterrizaje.
- (4) Si la aeronave se encuentra en tierra, informará al piloto al mando para realizar inmediatamente una inspección de seguridad a la aeronave.
- (5) Si la aeronave está en vuelo, informará inmediatamente al piloto al mando sobre toda la información pertinente disponible de modo tal que se pueda llevar a cabo la acción de emergencia necesaria.
- (6) Al recibir información de haberse perpetrado un acontecimiento o sospecha de acto de interferencia ilícita, el explotador de aeronaves notificará inmediatamente a la AAC y al Administrador del aeropuerto donde se encuentre la aeronave afectada por la amenaza. Si la aeronave afectada se encuentra en un espacio aéreo diferente al de Bolivia, el titular del certificado notificará también a las autoridades respectivas del Estado en cuyo territorio se encuentre la aeronave y, si la aeronave está en vuelo avisará a las respectivas autoridades de control de tránsito aéreo del Estado en cuyo territorio se prevé va ha aterrizar.
- (7) El explotador de aeronaves preparará un informe detallado después del incidente y lo entregará inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica.
- (c) Todo explotador de aeronaves se asegurará que los pasajeros que desembarcan no dejen objetos a bordo de la aeronave en las escalas de tránsito realizadas.
- (d) Todo titular de certificado de explotador de aeronaves deberá conocer los procedimientos de emergencia y contingencia de los aeropuertos en lo que respecta a su participación en los distintos planes de contingencia que existen, asimismo estará en condiciones de enviar un representante requerido y adecuado al Centro Operaciones de Emergencia o Centro de Manejo de Crisis del aeródromo o aeropuerto en caso de que suceda un acto de Interferencia ilícita, en que se vea involucrada alguna de sus aeronaves.
- (e) Todo explotador de aeronaves elaborará y presentará a la AAC para su aprobación, los planes de contingencia para enfrentar los actos de interferencia ilícita en donde se encuentren involucradas sus aeronaves o afecten sus operaciones según lo establecido en la respectiva circular.

108.13 Cuáles son los procedimientos relacionados al transporte de armas

- (a) Ningún poseedor de un COA, podrá permitir a cualquier persona portar consigo o de forma accesible entre los artículos de su propiedad, un arma

peligrosa o mortal, oculta o al descubierto, para lo cual requiere una inspección de seguridad, a menos que:

- (1) La persona que transporte el arma sea:
 - (i) Un miembro de los Organismos de Seguridad del Estado que está autorizado por su institución para portar el arma; debiendo la misma ser declarada ante el Operador Aéreo y descargada antes del abordaje; o
 - (ii) Una persona autorizada para portar un arma, por la Policía Nacional y por el poseedor del Certificado de Operador Aéreo, y haya finalizado satisfactoriamente un curso de entrenamiento sobre manejo de armas de fuego, aceptable por la Policía nacional.
- (2) La persona portadora del arma, deberá tenerla accesible, en concordancia con el desempeño de sus actividades, o de otra manera, debe asegurarla y entregarla descargada al Operador Aéreo, de acuerdo al párrafo d).2 de esta sección, hasta el momento después del desembarque.
- (3) El poseedor de un certificado de operador aéreo debe ser notificado sobre el vuelo en el cual la persona armada intenta transportar el arma, por lo menos una hora antes de la salida, o en casos de emergencia antes de abordar una aeronave.
- (4) La persona armada debe identificarse ante el poseedor de un COA presentando sus credenciales, que incluyan una fotografía clara con su firma, además de la firma y el sello del oficial de Gobierno que autoriza sus servicios. Un uniforme, una insignia, una escarapela, o un distintivo similar no puede ser utilizado como único medio de identificación.
- (5) El poseedor de un Certificado de Operador Aéreo a través de sus instancias respectivas en los aeropuertos:
 - (i) Debe asegurarse de que la persona armada, está familiarizada con los procedimientos de manejo de armas peligrosas o mortales, antes de que dicha persona aborde una aeronave, haciendo constar esta información en un formulario específicamente diseñado para el efecto y firmado por el involucrado, para descargo del operador aéreo.
 - (ii) Debe asegurarse de que la identidad de la persona armada sea de conocimiento de la jefatura de aeropuerto de la Policía Nacional, por cada empleado de seguridad dependiente del operador aéreo o dependiente del administrador del aeropuerto, que realiza tareas de control de seguridad para el abordaje a una aeronave.
 - (iii) Debe notificar al piloto al mando y a otros miembros de la tripulación, que a bordo, existe una(s) persona(s) autorizada(s) para portar armas y su exacta ubicación dentro la aeronave.
 - (iv) El COA debe llenar un formulario de transporte de armas en el mostrador y entregar una copia al Operador de Aeropuerto, antes de que pase el punto de inspección.
- (b) Ninguna persona puede, transportar un arma mortal o peligrosa consigo o en su equipaje de mano, mientras se halle a bordo de una aeronave operada por un poseedor de Certificado de Operador Aéreo, y que durante el proceso de abordaje no se haya llevado a cabo el

chequeo a través de un equipo detector de metales y/o un equipo de rayos X. Este párrafo no aplica para aquellas personas citadas en el párrafo (a) de esta sección.

(c) Ningún poseedor de un COA puede permitir deliberadamente a cualquier persona transportar o intentar transportar explosivos, sustancias incendiarias, ni armas cargadas en el equipaje facturado a tiempo de abordar una aeronave. Para el propósito de esta sección, un arma de fuego cargada significa, un arma con municiones, o que tenga un cartucho o un detonador cargado, o pólvora en su cámara o cilindro, lista para su ignición.

(d) Ningún poseedor de un COA puede deliberadamente permitir a cualquier persona, ni ésta puede transportar o proponer transportar un arma descargada entre su equipaje a bordo de la aeronave a menos que:

(1) El pasajero declare anticipadamente su intención al operador aéreo y este considere apropiado su transporte por vía aérea.

(2) El arma esté siendo transportada en un estuche que el operador aéreo considere apropiado para el transporte del arma descargada, por vía aérea.

(3) Si el arma de fuego no es una escopeta, un rifle, u otra diseñada para ser disparada apoyándola en el hombro, aquella debe ser transportada en un contenedor o equipaje de material duro cerrado con llave o cerradura de combinación; y

(4) El equipaje conteniendo el arma sea transportado dentro de un área que no sea el compartimiento de la cabina de tripulación, y que además sea inaccesible a los pasajeros.

(5) Si hay una persona que intenta transportar un arma de fuego, el

organismo de seguridad del Estado será el encargado de verificar la validez de su permiso para portar armas, caso contrario la retendrá.

(e) Ningún poseedor de certificado de operador aéreo podrá servir una bebida alcohólica a una persona que tiene acceso a un arma peligrosa o mortal, tampoco dicha persona podrá beber ninguna bebida alcohólica mientras esté a bordo de la aeronave.

108.15 Cuáles son los procedimientos relacionados a la seguridad de aeronaves e instalaciones

(a) Cada poseedor de un certificado de operador aéreo debe llevar a cabo los procedimientos y utilizar los equipos descritos dentro de su programa aprobado de seguridad, para desarrollar las siguientes funciones con respecto a cada operación de aeronave o con relación a sus instalaciones técnicas o comerciales.

(b) Prohibir el acceso de personas o artículos no autorizados a la aeronave o sus instalaciones.

(c) Asegurarse de que el equipaje transportado en la aeronave a sido inspeccionado por un agente de seguridad del operador aéreo u otro designado por el administrador del aeropuerto y que verifique que el despacho de bienes personales o carga a bordo de la aeronave, haya sido entregado por un agente acreditado por el operador aéreo y no de particulares.

(d) Asegurarse que la carga y el equipaje facturado permanezca custodiado y antes de ser transportado a bordo de la aeronave, sea manipulado de manera que se prohíba el contacto con personas ajenas y que no tengan acceso autorizado.

(e) Todo poseedor de un COA en caso de vuelos que se considera bajo mayor

amenaza debe adoptar medidas apropiadas para asegurarse que los pasajeros que desembarcan en las escalas de tránsito no dejan objetos a bordo.

- (f) Llevar a cabo una inspección interna y externa de seguridad de la aeronave antes que ésta, entre en servicio de vuelo y después de que ha sido desocupada.
- (g) Todo poseedor de COA deberá contar con un procedimiento para que durante el vuelo se adopten medidas para que personas no autorizadas ingresen a la cabina de comando.
- (h) Impedir el transporte de carga, correo, paquetes de entrega inmediata o correo en vuelos de pasajeros, asegurándose que los artículos entregados sean solamente por medio de un agente autorizado.
- (i) Cuando una aeronave este en pernocte, deberá ser cerrada y precintada bajo control de registro del precinto de seguridad y deberá estar con iluminación para precautelar la seguridad de la aeronave.

108.16 Medidas de seguridad en la Cabina de Comando

- (a) El titular de certificado de explotador de aeronaves, deberá cumplir con lo señalado en los párrafos (b), (c), (d), y (e) de la presente sección, estableciendo un procedimiento dentro del respectivo programa.
- (b) Los titulares de certificado de explotadores de aeronaves deberán asegurarse que en todas las aeronaves, los seguros de la puerta de la cabina de mando se encuentren operativos y se utilicen de manera obligatoria. Estas puertas solo deberán poder asegurarse desde el interior de la cabina de mando.
- (c) Durante la reunión informativa de las tripulaciones antes del vuelo se deberá mencionar los procedimientos en caso

de producirse algún acto de interferencia ilícita.

- (d) Esta prohibido el ingreso de personas no autorizadas a la cabina de mando de las aeronaves.
- (e) Todo titular de certificado de explotador de aeronaves, realizará una verificación para la inspección de las aeronaves con fines de seguridad, esta verificación la realizará personal capacitado y entrenado, previo al embarque de los pasajeros y carga, como mínimo al inicio del primer vuelo del día.

108.17 Cuáles son los procedimientos relacionados al uso de los sistemas y equipos de seguridad

- (a) En caso de que el poseedor de un COA, cuente con los equipos de rayos X para inspeccionar artículos, equipajes, carga o correo en la Republica de Bolivia a menos que cumpla con los parámetros establecidos en la RAB 107.33 y 107.35.
- (b) La Autoridad Aeronáutica autorizará a todo titular de certificado de explotador de aeronaves a hacer uso de los sistemas de pórticos detectores de metales o detectores manuales para la inspección de personas de acuerdo al programa de seguridad del explotador, si el titular del certificado demuestra cumplimiento de los parámetros establecidos en la RAB 107.31; 107.33 y 107.35.
- (c) La Autoridad Aeronáutica autorizará a los titulares de certificado de explotador de aeronaves a usar otros sistemas de detección para la inspección de pasajeros, de equipaje de mano, facturado y carga previa inspección de dichos equipos y cumplimiento por parte de los titulares de explotador de aeronaves de los principios de capacitación y mantenimiento similar a lo indicado en sección anterior.

108.19 Que son las instrucciones de seguridad y circulares informativas

- (a) A pesar de que un poseedor de un COA cuente con un programa aprobado de seguridad para realizar operaciones con pasajeros, deberá adoptar e implementar cualquier instructiva de seguridad emanada por la AAC a través de Circulares Instructivas.
- (b) Cada poseedor de un COA que recibe una Circular Instructiva de Seguridad debe:
- (1) Comunicar a la AAC la recepción de la Circular Instructiva de Seguridad, en un lapso no mayor a 24 horas después de recibida la misma o dentro del tiempo establecido por el instructivo.
 - (2) Implementar las medidas de las instrucciones de seguridad, dentro de las 72 horas después de recibida la misma de la AAC o en el tiempo establecido, comunicando a la AAC el método por el cual cumplirá con las medidas de seguridad dispuestas.
 - (3) Asegurarse que la información y medidas implementadas por efecto de la circular instructiva de Seguridad, sean distribuidas al personal específico como lo prescrito en dichas instrucciones y solamente a otro personal con una necesidad operacional de conocerla.
- (c) En caso de que el poseedor de un COA, esté imposibilitado para implementar las medidas dispuestas en las instructivas de seguridad, el operador aéreo, debe remitir a la AAC, una propuesta de medidas alternativas dentro del tiempo prescrito en las instrucciones de seguridad para su aprobación. Una vez aprobadas las medidas alternativas propuestas, el poseedor del COA, debe implementar las mismas de forma inmediata o en el plazo establecido por la AAC.
- (d) Cada poseedor de un COA, que reciba una circular informativa o instructiva de seguridad, deberá:
- (1) Restringir la disponibilidad de la información contenida en una instructiva de seguridad o circular informativa, solamente para conocimiento de aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocerla.
 - (2) Negar la provisión de información contenida en una instructiva de seguridad o circular informativa, a aquellas personas ajenas al operador aéreo que soliciten información parcial o total de las mismas o a su propio personal dependiente que no tenga necesidad operacional para conocerlas, a no ser que exista el previo consentimiento escrito de la AAC.

108.21 Cuáles son los procedimientos relacionados con amenazas a la seguridad

- (a) Luego de recibir una amenaza específica y posible a la seguridad de una aeronave en vuelo, el poseedor del COA debe:
- (1) Notificar inmediatamente a sus coordinadores de seguridad de tierra y aire de la amenaza, proporcionando una evaluación y cualquier medida a ser aplicada.
 - (2) Asegurarse que el coordinador de seguridad en vuelo notifique a los miembros de su tripulación de comando y cabina sobre la amenaza, proporcionando una evaluación y las medidas a adoptar.
- (b) Una vez recibida una amenaza de bomba contra una aeronave específica, el poseedor del COA debe intentar determinar si existe o no un explosivo o incendiario a bordo de la aeronave, procediendo a efectuar lo siguiente:

- (1) Llevar a cabo una inspección de seguridad en tierra antes de iniciar el próximo vuelo o si la aeronave está en vuelo, inmediatamente después de su aterrizaje.
 - (2) Si la aeronave está siendo operada en tierra, notificar inmediatamente al piloto al mando, si corresponde, evacuar pasajeros con su equipaje de mano y someter la aeronave a una inspección de seguridad, por los organismos de seguridad del Estado correspondientes.
 - (3) Si la aeronave está en vuelo, notificar inmediatamente al piloto al mando toda la información pertinente disponible, de manera tal que se ejecute un procedimiento de emergencia.
- (c) Inmediatamente después de recibir la información de que un acto de interferencia ilícita o una acción de piratería aérea a sido cometida, el poseedor del COA debe notificar del hecho a la ACC. Si la aeronave estuviera volando sobre el espacio aéreo que no sea el de la Rep. de Bolivia, el operador aéreo debe también notificar a las autoridades apropiadas del territorio donde la aeronave aterrizará a las autoridades competentes del país de matrícula de la aeronave, la notificación al control de tráfico aéreo será suficiente para cumplir este requerimiento
- (d) Se evaluarán todas las amenazas de apoderamiento ilícito y en cada caso las respuestas deberán basarse en evaluaciones objetivas de los hechos. En caso de amenazas vagas y no específicas sólo se alertará al personal interesado; en caso de amenazas específicas que impliquen ciertas aeronaves o vuelos se considerarán las siguientes precauciones:
- (1) Notificación al piloto al mando. Los planes de contingencia de los titulares del COA , instrucciones y guía que serán entregadas al piloto al mando para estas situaciones.
 - (2) Notificación a los órganos de seguridad competentes.
 - (3) Notificación a la Autoridad Aeronáutica.
- (e) Procedimientos de Amenaza de Bomba en Tierra. Se aplicarán estos procedimientos ya sea que la aeronave se encuentre estacionada u operando en tierra:
- (1) Informar al piloto al mando.
 - (2) Desembarque la aeronave.
 - (3) Aislar la aeronave como mínimo a 100 metros de las instalaciones, de personal y de aquellas sensibles a la explosión o fuego.
 - (4) Descargar la aeronave y mover el equipaje y carga a un área de búsqueda.
 - (5) Efectuar la búsqueda en la aeronave para detectar artículos extraños o sospechosos.
 - (6) Si se ubica algún artículo sospechoso, no tocarlo, evacuar la aeronave y dejarla para las acciones respectivas por la autoridad competente en desactivación de explosivos.
 - (7) Al concluir la búsqueda, se debe resguardar la aeronave para evitar problemas posteriores similares.
 - (8) Se revisará la carga y el equipaje de mano, verificando los puntos de origen y destino. La cantidad de equipaje de mano debe coincidir con la cantidad de pasajeros. Se inspeccionará la carga y equipaje no revisados para cerciorarse de que no contienen ningún artefacto explosivo, incendiario o peligroso, caso contrario, se rechazará su embarque.
- (f) Procedimientos de Amenaza de Bomba en Vuelo. Los procedimientos en vuelo tienen como objetivo determinar en lo posible si un artefacto explosivo se encuentra a bordo de una aeronave,

aminorar la posibilidad de la activación imprevista de un artefacto y reducir los efectos de una explosión. Cuando la aeronave esté en vuelo se aplicarán los procedimientos siguientes:

- (1) Informar al piloto al mando.
- (2) El piloto al mando tomará la decisión final de continuar el vuelo a destino o de aterrizar en otro aeropuerto, de acuerdo a la información suministrada.
- (3) Si el tiempo lo permite, se efectuará la búsqueda en todas las áreas accesibles en vuelo, según los procedimientos para búsqueda establecidos en el manual respectivo.

108.23 Cuáles son los procedimientos relacionados al transporte de pasajeros bajo el control de escolta

(a) Excepto por lo descrito en el párrafo c) de esta sección, ningún poseedor de Certificado de Operador Aéreo que requiera llevar a cabo una inspección de seguridad, de acuerdo a su programa de seguridad aprobado, puede transportar a un pasajero en custodia de una escolta a bordo de una aeronave, a no ser que:

- (1) La persona armada que realiza la escolta, es miembro de la Policía Nacional o miembro de otros organismos de seguridad del Estado, que está autorizado por su institución para portar el arma; a quien se le ha encargado la custodia y control de un individuo específico a bordo de la aeronave; debiendo el arma ser declarada ante el operador aéreo y descargada antes el abordaje.
- (2) Verificación de seguridad de la aeronave Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos

(3) El poseedor del COA, es notificado por la entidad responsable del gobierno al menos una hora antes del despegue o en el caso de emergencia, antes de abordar una aeronave de:

- (i) La identidad del pasajero a ser transportado y el vuelo en el cual se propone trasladar al pasajero; o
- (ii) Si el pasajero es considerado o no dentro de la categoría de riesgo.

(4) El pasajero esté bajo el control de al menos dos escoltas armados y ningún otro pasajero esté bajo el control de estos dos custodios, si la persona es considerada de máximo riesgo.

(5) Como establece la RAB 108.5, párrafos (a), (b) y (c) de este reglamento, el COA es el responsable final de lo que ingresa a sus aeronaves.

(6) El poseedor del COA incluirá en su Programa de Seguridad medidas y procedimientos para mantener la seguridad en sus aeronaves en el transporte de pasajeros que fueran objeto de procesos judiciales.

(7) No más de un pasajero, sobre el cual el poseedor del COA ha sido notificado que está dentro de la categoría de máximo riesgo, será transportado en una aeronave; a no ser que una autorización expresa del Gobierno sea emitida por razones de seguridad de Estado.

(8) Si el pasajero no está considerado dentro de la categoría de máximo riesgo, deberá estar bajo el control de al menos una escolta armada o no, y no más de dos personas llevadas bajo el control de cualquier escolta.

- (9) El poseedor de un COA es notificado antes de cada despegue, por cada escolta armada, que;
- (i) El oficial está equipado con implementos adecuados de detención, si fuera necesario, para controlar y no perder el control del pasajero en custodia.
 - (ii) Cada pasajero bajo control de la escolta, haya sido revisado y no tenga en su persona o en su propiedad accesible cualquier objeto que pueda ser utilizado como peligroso y/o mortal.
- (10) Cada pasajero bajo el control de una escolta armada es:
- (i) Llevado a bordo de la aeronave al momento de embarcar, antes que el resto de los pasajeros, en el aeropuerto donde se inicia el vuelo, y después de que todo el resto de los pasajeros hayan desembarcado de la aeronave en el aeropuerto de destino;
 - (ii) Sentado en el asiento de la última fila para pasajeros.
 - (iii) Sentado en el asiento que no este ubicado cerca del área de cocina, ni directamente de cualquier salida de emergencia.
- (11) La escolta de ley que tenga control de un pasajero se sentará entre el pasajero y el pasillo (aplicable, de acuerdo a la configuración de la aeronave).
- (12) La identidad de los funcionarios de seguridad en calidad de escolta
- (b) Ningún poseedor de un COA, que opere una aeronave bajo el párrafo (a) de esta sección, puede;
- (1) Servir alimentos que requieran de utensilios metálicos o plásticos para comer, a pasajeros bajo el control de escolta armada, mientras se encuentre abordo de la aeronave.
 - (2) Servir a la escolta o al pasajero bajo el control, cualquier bebida alcohólica mientras se encuentren a bordo de la aeronave.
 - (3) Por ningún motivo será inmovilizado el pasajero a ninguna parte dentro de la aeronave.
- (c) Cada escolta armada, que se rija bajo las instrucciones del párrafo a) de esta sección, debe en todo momento, acompañar al pasajero escoltado y mantenerlo bajo vigilancia mientras se encuentra a bordo de la aeronave.
- (d) Ninguna escolta armada, que se rija bajo el párrafo a) de esta sección, o cualquier pasajero bajo el control de la escolta podrá consumir bebidas alcohólicas mientras se encuentre a bordo de la aeronave.
- (e) Esta sección no se aplica para aquellos pasajeros que deseen ser escoltados y protegidos voluntariamente por guardaespaldas, en cuyo caso estos últimos, no podrán viajar armados, procediendo como especifica la sección 108.13 párrafos (d)(2) y (d)(4).
- 108.25 Cuáles son los procedimientos relacionados al entrenamiento del personal de seguridad**
- (a) Todo poseedor de un COA solamente empleara para ejercer funciones de seguridad a personas que posean certificados de haber efectuado cursos en materia de seguridad y que estos se encuentren debidamente registrados por la AAC.
 - (b) Ningún poseedor de Certificado, puede utilizar a cualquier persona, como

miembro de la tripulación en vuelos domésticos o internacionales, a no ser que dentro de los 12 meses calendario dicha persona haya completado satisfactoriamente el entrenamiento de seguridad requerido como lo especifica su programa de seguridad y como se especifica en la subparte H de la RAB 119, la RAB 107.31, 107.33, 107.35, 129.33 y 129.35.

- (c) Los poseedores COA deberán preparar y presentar a la AAC su programa de instrucción, que incluirán los procedimientos de capacitación de su personal de seguridad.
- (d) Cada poseedor de un COA deberá contar al menos con un instructor debidamente calificado por la ACC en materia de AVSEC.
- (e) El COA implementara un Programa de entrenamiento aprobado por la AAC para formar y actualizar la competencia del personal de seguridad.
- (f) Ningún poseedor de COA podrá certificar a su personal, con cursos impartidos por personal de instructores no acreditados y calificados por la AAC.

108.27 Cuál es la documentación requerida para demostrar y evidenciar el cumplimiento de este reglamento

- (a) A solo requerimiento de la AAC, cada poseedor de un COA debe proporcionar semestralmente evidencia documentada del cumplimiento de esta reglamentación y de su programa aprobado de seguridad debidamente actualizado.
- (b) La evidencia de cumplimiento deberá incluir resultados de auditorías internas del funcionamiento de los equipos utilizados, y la respuesta de los procedimientos empleados por el personal de seguridad dependiente del poseedor del COA, en los puntos de control de seguridad durante las auditorías realizadas.

108.29 Cuáles son los parámetros para las inspecciones de seguridad

- (a) Cada poseedor de un COA debe asegurarse de que:
 - (1) Cada persona desarrollando una función relacionada con la seguridad del poseedor del Certificado de Operador Aéreo, tiene conocimiento de las instrucciones contenidas en este reglamento y las Circulares Instructivas de Seguridad o de Información, como prescribe la sección 108.17, y el programa de seguridad aprobado del operador aéreo.
 - (2) Diariamente el coordinador de seguridad en tierra de cada aeropuerto, debe:
 - (i) Revisar todas las funciones de seguridad para una mayor efectividad y cumplimiento de este reglamento, el programa de seguridad del poseedor del COA, e instructivas de seguridad aplicables y;
 - (ii) Iniciar inmediatamente las acciones correctivas para cada incumplimiento con este reglamento, su programa de seguridad aprobado o instructivo de seguridad aplicables.

108.31 Cuáles son los parámetros de trabajo para personal de seguridad

- (a) Ningún poseedor de un COA podrá seleccionar y emplear a cualquier persona para realizar cualquier función de revisión u operador de un equipo, a no ser que la persona:
 - (1) Posea un diploma de Bachiller y como mínimo un año de educación académica o superior o una experiencia de 3 años en labores aeroportuarias y que el poseedor del

COA determine que la persona esta calificada para desarrollar las labores de su cargo;

- (2) Posea aptitudes básicas y habilidades físicas incluyendo percepción de colores, agudeza visual y auditiva, coordinación física y aptitudes motoras, aptitudes que deberán ser certificadas por un profesional médico aeronáutico, para cumplir con los siguientes parámetros:

El personal de seguridad, que cumple tareas de revisión manual o física u otras operaciones relacionadas con la inspección, deben ser capaces de realizar la revisión de forma eficiente y completa de los equipajes, contenedores, envases u otros objetos sujetos al proceso de revisión de seguridad; y

El personal de seguridad que desarrolla una revisión mediante un detector manual de metales, deben poseer suficiente destreza y habilidad para realizar estos procedimientos en todas las partes del cuerpo de las personas, realizando una tarea profesional, con el consentimiento de la persona o pasajero.

Ante la necesidad de realizar una revisión por palpación o cacheo, la misma deberá ser realizada por los oficiales de cumplimiento de ley, con

el consentimiento de la persona o el pasajero.

- (3) Posea la habilidad de leer, hablar y escribir en español lo suficientemente bien para:

(i) Llevar a cabo instrucciones escritas y orales, para un desempeño apropiado de las labores de revisión en los puntos de inspección.

(ii) Leer la identificación de credenciales y tarjetas de acceso aeroportuario, boletos de avión, pases a bordo y etiquetas de artículos normalmente encontrados en el proceso de verificación;

(iii) Brindar orientación, comprender y responder a preguntas de personas y pasajeros sometidos a la revisión;

(iv) Escribir los reportes de incidentes sucedidos, anotaciones en el libro de registros o novedades.

- (4) Haya completado satisfactoriamente el entrenamiento inicial, recurrente y especializado requerido por el programa de seguridad del COA aprobado por la AAC.

Subparte D Coordinador de seguridad de un poseedor de COA**108.33 Quién es el coordinador de seguridad de aeropuerto**

(a) Todo poseedor de un COA debe designar a un coordinador de seguridad aeroportuaria (CSA) en su programa de seguridad, la designación debe incluir el nombre del CSA y una descripción de los medios por los cuales se le puede contactar las 24 horas. Este coordinador debe ser el contacto primario del poseedor del COA para actividades relacionadas con seguridad y comunicaciones con la AAC, los Consejos de Seguridad de los Aeropuertos y ante una eventual incidencia de interferencia ilícita.

(b) En cada una de las estaciones donde tenga operaciones el COA, deberá contar con un Coordinador de Seguridad que cumpla con los mismos requisitos que el punto (a).

(c) El Coordinador de seguridad nominado por un COA deberá contar con cursos sobre AVSEC.

(d) El coordinador designado por el poseedor de un COA, deberá contar con el entrenamiento y experiencia no menor a 5 años, en funciones de seguridad o actividades relacionadas con la seguridad aeronáutica.

(e) El CSA, tiene la responsabilidad de cumplir como mínimo con los siguientes aspectos:

(1) La revisión de todas las actividades relacionadas con el cumplimiento y la efectividad de la RAB 107, 108 y 109, el Programa de Seguridad y las Directivas de Seguridad vigentes.

(2) Acciones correctivas inmediatas deben iniciarse contra aquellas actividades que no estén cumpliendo con lo definido en el Programa de

Seguridad y las Directivas de Seguridad aplicables. En los casos en que dichas actividades estén siendo proveídas por un contratista, El operador aéreo, empresa de seguridad o concesionario, debe coordinar con la AAC., para la asistencia que corresponda a tales acciones correctivas.

(f) Designar una cadena de sucesión, que cumpla con las exigencias de capacitación y experiencia comprobadas.

Subparte E. Control de calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

108.35 Procedimientos relacionados al control de calidad de la Seguridad de la Aviación Civil

- (a) todo poseedor de un COA, debe realizar un control de calidad interno, el cual estará a disposición de la ACC a solo requerimiento, debiendo los resultados ser enviados trimestralmente, para la comprobación de cumplimiento a la normativa presente.
- (b) Toda prueba encubierta será coordinada previamente con el poseedor del COAR, Organismos de Seguridad del Estado y la AAC.

Subparte F . Seguridad en Aeropuertos no regulados.

108.39 Seguridad en Aeropuertos no regulados.

- (a) Aplicable a los Aeródromos y Aeropuertos que no se encuentran bajo la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 107: donde todos los explotadores bajo la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 108, implementarán procedimientos de seguridad que garanticen la eficacia y permitan asegurar la inspección de los pasajeros, equipajes de mano, facturado, carga, correo y suministros.
- (b) Se controlará el acceso a las aeronaves, según los siguientes procedimientos:
- (1) Aeronaves en servicio.
 - (i) No se permitirá embarcar a los pasajeros hasta que el vuelo esté listo para salir.
 - (ii) El agente o tripulante del explotador de aeronaves debe permanecer cerca de la aeronave.
 - (iii) Se llamará la atención a las personas no autorizadas que se acerquen a la aeronave, debiendo estas ser alejadas de la aeronave.
 - (2) Aeronaves fuera de servicio y aeronaves que pernocten:
 - (i).Cerrando y asegurando todas las puertas y escotillas de la aeronave.
 - (ii).Retirando las escaleras de embarque de la aeronave.
 - (iii).Estacionar la aeronave en un área iluminada.
 - (iv).En la inspección de la aeronave, antes de la salida, se pondrá especial énfasis en la inspección de espacios accesibles para determinar la existencia de explosivos u objetos extraños o sustancias prohibidas colocadas a bordo de la aeronave.
 - (v).De ser posible se colocaran sellos en cada compartimiento y escotillas accesible de la aeronave.
- (c) Seguridad de Equipaje Facturado. Todos los explotadores bajo la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 108, deben implementar medidas de seguridad adecuadas para evitar el transporte de armas, artefactos explosivos, incendiarios o artículos sustancias prohibidas en equipaje facturado. Se debe implementar como mínimo los siguientes procedimientos:
- (1) Se aceptará la facturación del equipaje sólo por un representante autorizado del COA y sólo en puntos de facturación de equipaje designados.
 - (2) No aceptará la facturación de equipaje salvo que provenga de un pasajero con la debida identificación y ésta se encuentre en el lado externo del equipaje..
 - (3) No embarcará equipaje o carga si no ha sido correctamente identificado por un empleado del explotador de aeronave bajo la RAB108.
 - (4) La cantidad de pasajeros embarcados coincidirá con la cantidad de pasajeros que se registraron.
 - (5) Si abordan menos pasajeros que los que se registraron, se identificarán a los pasajeros que no abordan.
 - (6) El explotador de aeronaves o su representante evaluará las circunstancias mediante las cuales no aborda(n) la(s) persona(s) y, retirará su equipaje facturado antes de la salida del vuelo.
 - (7) Se resguardará en todo momento el equipaje para evitar la manipulación incorrecta o que se tenga acceso no autorizado al mismo.
 - (8) Las etiquetas de equipaje deben estar bajo el control del explotador de aeronaves o su representante y ser guardadas si el personal del explotador o su representante están ausentes.

- | (d) Como establece la RAB 108.5 párrafos (a), (b) y (c) de este Reglamento, el COA es el responsable final de lo que ingrese a su aeronave.