

Documento AVSEC – IFS

Seguridad de la Aeronave y en Vuelo

Enmienda 1, aprobada mediante R.A. N° 658 de 31/12/2024





COPIA LEGALIZADA
ARCHIVO CENTRAL - DGAC



RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 658
La Paz, 31 DIC 2024

VISTOS:

El Informe Técnico Jurídico DGAC-54391/2024 DTA-2992/2024 de 12 de diciembre de 2024, emitido por la Unidad AVSEC de la Dirección de Transporte Aéreo y la Unidad de Análisis Jurídico de la Dirección Jurídica referido al Informe Técnico para la Aprobación con Resolución Administrativa de la Enmienda Nro. 1 de los Documentos AVSEC OPS, IFS, PAX y CGO.

CONSIDERANDO:

Que el numeral 11 del Artículo 316 de la Constitución Política del Estado establece como una de las funciones del Estado en la economía la de regular la actividad aeronáutica en el espacio aéreo del país.

Que el inciso f) del Artículo 9 de la Ley N° 2902 de 29 de octubre de 2004, de la Aeronáutica Civil de Bolivia, refiere que la Autoridad Aeronáutica Civil es la Máxima Autoridad Técnica Operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida dentro de un organismo autárquico, conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y normas reglamentarias, teniendo a su cargo la aplicación de la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia y sus reglamentos, así como de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.

Que en fecha 2 de diciembre de 2005, se aprobó el Decreto Supremo N° 28478, Marco Institucional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, cuyo Artículo 2 establece que esta Entidad, es un órgano autárquico de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional, tiene autonomía de gestión administrativa, legal y económica para el cumplimiento de su misión institucional.

Que el Artículo 8 del citado Decreto Supremo, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil tiene las siguientes funciones enunciativas y no limitativas: "5. Formular, aprobar y ejecutar las normas técnico-operativas, administrativas, comerciales y legales dentro del ámbito de su competencia".

Que de conformidad con el numeral 5) del Artículo 14, del citado Decreto Supremo, es atribución del Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, emitir Resoluciones Administrativas sobre asuntos de su competencia, asimismo el numeral 8) del mismo artículo entre otras, describe: 8. Aprobar los Manuales y Procedimientos Técnico-Operativos y Comerciales.

CONSIDERANDO:

Que a través del Informe Técnico Jurídico DGAC-54391/2024 DTA-2992/2024 de 12 de diciembre de 2024, emitido por la Unidad AVSEC de la Dirección de Transporte Aéreo y la Unidad de Análisis Jurídico de la Dirección Jurídica referido al Informe Técnico para la Aprobación con Resolución Administrativa de la Enmienda Nro. 1 de los Documentos AVSEC OPS, IFS, PAX y CGO, señala que: *"En el marco de la preparación del Estado Plurinacional de Bolivia para la auditoría USAP-CMA, programada para la gestión 2025 y de acuerdo al Plan de trabajo AVSEC/USAP 2024, la Unidad AVSEC, dependiente de la Dirección de Transporte Aéreo, ha identificado la necesidad de revisar y consolidar documentos de orientación AVSEC, que tengan por objetivo proporcionar directrices claras para la implementación de medidas de seguridad en la aviación civil a nivel aeropuerto, cruciales para asegurar la integridad de las operaciones aéreas y la protección de los pasajeros. — Los documentos de orientación vigentes, datan de la gestión 2023, estos no cuentan con aprobación por Resolución Administrativa. La elaboración y revisión de la primera enmienda de estos documentos se fundamenta en lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB), las orientaciones contenidas en el Documento 8973 - Manual de Seguridad de la Aviación, y las preguntas de protocolo del CE-5 de la USAP-CMA. Estos marcos normativos son esenciales para garantizar que Bolivia cumpla con los estándares internacionales de Seguridad de la Aviación".*

Que asimismo el Informe Técnico Jurídico DGAC-54391/2024 DTA-2992/2024 de 12 de diciembre de 2024, concluye: *"En el marco del Plan de Trabajo AVSEC/USAP 2025, se enmendaron y revisaron los Documentos AVSEC, de acuerdo con lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica*





COPIA LEGALIZADA
ARCHIVO CENTRAL - DGAC

RECIBIDO
VºBº
Paniela
Barron
Rivero
DGAC



Boliviana (RAB), el Documento 8973 - Manual de seguridad de la aviación y las preguntas de protocolo del CE-5 de la USAP-CMA. --- La Enmienda Nro. 1 de los Documentos AVSEC, incorpora la estructura de los documentos generados por la Unidad AVSEC (Programas Nacionales y Manuales); su contenido esta validado respecto al cumplimiento de las preguntas de protocolo del CE-5 de la USAP-CMA, en su versión 2022, y está acorde a las orientaciones del documento 8973 - Manual de seguridad de la aviación. --- Los documentos AVSEC fueron revisados y validados por parte de Personal AVSEC, el Jefe de Unidad AVSEC, y el Director de Transporte Aéreo. Este proceso fue esencial para validar tanto la estructura como el contenido de los documentos y, en consecuencia, poner a consideración de su Autoridad la aprobación del documento mediante Resolución Administrativa. --- La Dirección Ejecutiva de la DGAC, es la instancia de aprobación de documentos en el ámbito de su competencia, de acuerdo al D.S. 28478. --- En mérito al análisis y en virtud a la normativa antes citada corresponde a través de Resolución Administrativa la aprobación de LA ENMIENDA NRO. 1 DE LOS DOCUMENTOS AVSEC - OPS (OPERACIONES AEROPORTUARIAS), - IFS (SEGURIDAD DE LA AERONAVE Y EN VUELO), - PAX (SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y EL EQUIPAJE) - CGO (SEGURIDAD DE LA CARGA, LOS SUMINISTROS DE A BORDO Y CORREO) y CIB (CIBERSEGURIDAD)." y recomienda: "Elaborar el Proyecto de Resolución Administrativa de aprobación de la enmienda Nro.1 de los Documentos AVSEC. Se adjunta un ejemplar de los documentos. --- Firmar la Resolución Administrativa que apruebe la enmienda Nro.1 de los Documentos AVSEC - OPS (OPERACIONES AEROPORTUARIAS), - IFS (SEGURIDAD DE LA AERONAVE Y EN VUELO), - PAX (SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y EL EQUIPAJE) - CGO (SEGURIDAD DE LA CARGA, LOS SUMINISTROS DE A BORDO Y CORREO) y CIB (CIBERSEGURIDAD). --- Posterior a la Emisión de la Resolución Administrativa por la Dirección Ejecutiva, remitir el documento original a la Unidad AVSEC de la Dirección de Transporte Aéreo para su registro, control, difusión e implementación".

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución Suprema N° 27883, de 31 de octubre de 2022, ha sido designado como Director Ejecutivo Interino de la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC, el Ing. José Ivan Fernando García Terceros.

Que el numeral 5 del Artículo 14 del Decreto Supremo N° 28478, establece como atribución del Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la emisión de Resoluciones Administrativas sobre asuntos de su competencia;

POR TANTO:

EL DIRECTOR EJECUTIVO INTERINO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DGAC, EN USO DE LAS ATRIBUCIONES CONFERIDAS POR LEY;

RESUELVE:

PRIMERO.- APROBAR la Enmienda Nro. 1 de los Documentos AVSEC - OPS (OPERACIONES AEROPORTUARIAS), - IFS (SEGURIDAD DE LA AERONAVE Y EN VUELO), - PAX (SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y EL EQUIPAJE) - CGO (SEGURIDAD DE LA CARGA, LOS SUMINISTROS DE A BORDO Y CORREO) y CIB (CIBERSEGURIDAD).

SEGUNDO.- REMITIR el documento original a la Unidad AVSEC de la Dirección de Transporte Aéreo para su registro, control difusión e implementación.

TERCERO.- La Unidad de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) de la Dirección de Transporte Aéreo, queda encargada de realizar todos los trámites necesarios para el cumplimiento de la presente Resolución Administrativa.

Regístrese, comuníquese y archívese.

[Signature]
Abg. Javier C. Echevarría Ledezma
DIRECTOR JURÍDICO
Dirección General de Aeronáutica Civil

[Signature]
Ing. MSc. José Ivan F. García Terceros
DIRECTOR EJECUTIVO a.i.
Dirección General de Aeronáutica Civil

REFUNDIR DE ANÁLISIS JURÍDICO
VºBº
Abg. Julio Cesar Beyer Pacheco
D.G.A.C.

PROF. EN ANÁLISIS JURÍDICO
VºBº
Abg. Pablo Daniel Soza Alvarado
D.G.A.C.

JIFGT/JCHL/jcbpl/pdsa
Cc: Archivo
Cc: DJ

Tabla de registro de enmiendas

Enmienda	Origen	Temas	Fecha Aprobación
01	1ra versión del documento aprobada por Resolución Administrativa	Todos	31/12/2024
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Lista de páginas efectivas

Página	Fecha	Enmienda
1	31/12/2024	Original
2	31/12/2024	Original
3	31/12/2024	Original
4	31/12/2024	Original
5	31/12/2024	Original
6	31/12/2024	Original
7	31/12/2024	Original
8	31/12/2024	Original
9	31/12/2024	Original
10	31/12/2024	Original
11	31/12/2024	Original
12	31/12/2024	Original
13	31/12/2024	Original

Contenido

CAPÍTULO 1. INFORMACIÓN GENERAL.....	1
1.1. OBJETIVO.....	1
1.2. ALCANCE	1
1.3. MARCO LEGISLATIVO.....	1
1.4. AUTORIDAD PARA ELABORAR, APLICAR Y MANTENER EL DOCUMENTO AVSEC - IFS	2
1.5. BASE NORMATIVA.....	2
1.6. DISTRIBUCIÓN	2
1.7. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS	2
1.8. ENMIENDA	2
CAPÍTULO 2. VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN DE LA AERONAVE	3
2.1. INSPECCIONES DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES	4
2.1.1. Consideraciones para la Inspección de Seguridad de Aeronaves	5
2.1.2. Áreas a Inspeccionarse en una Aeronave.....	6
2.2. PROTECCIÓN DEL COMPARTIMIENTO DE TRIPULACIÓN DE VUELO.....	11
CAPÍTULO 3. DIRECTIVAS DETALLADAS RELATIVAS AL TRANSPORTE DE ARMAS EN UN LUGAR DE LA AERONAVE QUE SEA INACCESIBLE A CUALQUIER PERSONA DURANTE EL VUELO.	12

CAPÍTULO 1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1. OBJETIVO

Proporcionar orientación técnica clara y concisa que complemente lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, en relación a la implementación de medidas de seguridad de la aviación civil en la aeronave y en vuelo.

1.2. ALCANCE

El Documento AVSEC - establece orientación relacionada a la aplicación y cumplimiento de las medidas de seguridad a nivel aeropuerto, desprendidas de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana 108, estas comprenden las medidas relativas a:

- a) Protección de las aeronaves
- b) Seguridad en vuelo
- c) Transporte de armas

El Documento AVSEC - IFS está dirigido a las siguientes entidades (que desempeñan funciones de seguridad de la aviación civil):

- a) Explotador de Aeropuerto.
- b) Explotador de Aeronaves.
- c) Proveedor de Servicios de Aprovisionamiento de a Bordo.
- d) Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
- e) Proveedor de Servicios de Seguridad.

1.3. MARCO LEGISLATIVO

La DGAC, es la Máxima Autoridad Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, acorde a las atribuciones conferidas por la legislación del Estado:

- a) Ley No. 2902 – Ley de Aeronáutica Civil.- En su artículo Nro. 9 inciso establece que la Autoridad Aeronáutica Civil es la máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida dentro un organismo autárquico, conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y normas reglamentarias, teniendo a su cargo la aplicación de la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia y sus reglamentos, así como de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.
- b) Ley No. 165 – Ley General de Transporte.- Establece la responsabilidad de la Seguridad de la Aviación Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco de la reglamentación sectorial correspondiente.
- c) Ley 428 – Ley de artículo único que modifica el artículo Nro. 140 (Seguridad de la Aviación) de la Ley No. 165 – Ley General de Transporte.- Establece que la Seguridad de la Aviación Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, está a cargo y bajo responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.4. AUTORIDAD PARA ELABORAR, APLICAR Y MANTENER EL DOCUMENTO AVSEC - IFS

En el Decreto Supremo No. 28478 - Marco Institucional de la DGAC, en su artículo 22, numeral 9, se atribuye la responsabilidad a la DTA para elaborar y aplicar, la reglamentación, programas y procedimientos asignados mediante el PNSAC, los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y Acuerdos Internacionales en la materia.

1.5. BASE NORMATIVA

- a) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC)
- b) RAB 108 - Reglamento sobre Seguridad de la Aviación - Explotador de Aeronaves y Empresas de Aprovisionamiento de a Bordo

1.6. DISTRIBUCIÓN

La distribución del Documento AVSEC - IFS se realizará a través de su publicación en la página web de la DGAC, en formato digital protegido.

1.7. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

En el presente Documento AVSEC – IFS, se aplican las definiciones y acrónimos establecidos en los Programas Nacionales y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana

1.8. ENMIENDA

La aprobación de una enmienda del Documento AVSEC - IFS se oficializará mediante Resolución Administrativa de la DGAC para lo cual su tramitación se ajustará al siguiente procedimiento:

Inicio: La Unidad AVSEC elabora la enmienda del Documento AVSEC - IFS, siendo revisada por el Jefe de Unidad AVSEC y Director de Transporte Aéreo.

Coordinación: Se coordinará con las partes interesadas y se sostendrá una reunión de validación con el personal de la Unidad AVSEC, para la socialización de las modificaciones realizadas en el documento.

Informe para aprobación: De no existir observaciones, la Unidad AVSEC presentará el Informe al Director Ejecutivo de la DGAC, vía el Jefe de Unidad y el Director de Transporte Aéreo, recomendando la aprobación de la enmienda del Documento AVSEC, mediante Resolución Administrativa. Se adjuntará la propuesta de enmienda.

Aprobación: El Director Ejecutivo instruye a la Dirección Jurídica la elaboración del proyecto de Resolución Administrativa para aprobación de la enmienda del documento. En la misma también se resolverá que el nuevo Documento AVSEC - IFS sea remitido a la Unidad AVSEC de la DTA para su control y difusión.

CAPÍTULO 2. VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN DE LA AERONAVE

Las verificaciones e inspecciones de seguridad deberían ser realizadas por personal de seguridad especializado. Cuando el personal de seguridad esté a cargo de la verificación o inspección, debería asegurarse de que:

- a) El personal de limpieza haya terminado sus tareas a bordo y salido de la aeronave antes de comenzar la verificación o la inspección de seguridad; o bien
- b) Cuando el personal de limpieza esté a bordo, no haya interferencia con la verificación o la inspección, y que las áreas en que se efectúa la inspección de seguridad estén protegidas del acceso no autorizado.

El personal de limpieza no debería realizar ninguna función de limpieza en los lugares de la cabina que ya hayan sido inspeccionados.

Después de completada una verificación o inspección de seguridad, la aeronave debería sellarse con precintos de seguridad inviolables o no debería quedar sin vigilancia. El acceso debería permanecer bajo control para garantizar la integridad de la verificación o la inspección.

Una vez completada una verificación o inspección de seguridad, se debería dar al piloto al mando una notificación verbal o escrita. Deberían conservarse los registros y constancias de las verificaciones o inspecciones para supervisión e investigación, según sea necesario, el tiempo que dure el vuelo o por 24 horas, si el vuelo dura menos. Los registros de las verificaciones o inspecciones deberían contener lo siguiente:

- a) La fecha de la inspección.
- b) El número del vuelo, la matrícula de la aeronave y la marca de matrícula.
- c) Hora en que comenzó la inspección.
- d) Hora en que se completó la inspección.
- e) Lista de verificación que se completó, con anotación de las áreas verificadas o inspeccionadas.
- f) Nombre y firma de la jefa o jefe o supervisor/a del equipo.

Si se usan precintos para proteger los paneles y compartimientos de servicio interiores o exteriores, lo explotadores de aeronaves deberían usar únicamente precintos inviolables y numerados. A fin de impedir el uso no autorizado de dichos precintos, deberían aplicarse procedimientos apropiados de control y verificación de inventario.

Durante una verificación o inspección de seguridad, los paneles y compartimientos de servicio interiores y exteriores que están precintados con precintos inviolables numerados no necesitan ser abiertos para la inspección. Sin embargo, los precintos deberían examinarse para ver si hay indicios de manipulación indebida y deberían verificarse los números de los precintos para ver si son verdaderos, quizá mediante el uso de una hoja de control en la que consten los números de los precintos.

Si hay indicios evidentes de manipulación indebida o si hay una discrepancia con los números de los precintos, el panel de servicio o compartimiento de servicio debería abrirse y registrarse, para asegurarse de que no se han ocultado objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

Una vez terminada la tarea, se debería volver a los procedimientos de precintado. que salgan de la aeronave si, por ejemplo, se les permite salir de la aeronave para estirar las piernas antes de volver a embarcarse, y siempre que pueda garantizarse y mantenerse la separación respecto de otros pasajeros y pasajeras (especialmente de los sin inspeccionar). Además, debería hacerse una inspección de la cabina después del vuelo para verificar que pasajeras y pasajeros no hayan dejado ningún artículo prohibido.

Para evitar la duplicación de esfuerzos, las verificaciones de seguridad de la aeronave deberían estar sistemáticamente a cargo de personal familiarizado con el tipo de aeronave. Debería usarse una lista de verificación de seguridad para inspeccionar las áreas asignadas.

2.1. INSPECCIONES DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

Las inspecciones de seguridad de las aeronaves son inspecciones minuciosas del interior y del exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

La decisión de si debiese realizarse una verificación o una inspección de seguridad debería adoptarse de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes. Además, esa inspección debería ser obligatoria cuando se sospeche que una aeronave es un posible blanco de ataques.

Las inspecciones de seguridad de las aeronaves deberían consistir en inspecciones minuciosas de todas las áreas comprendidas en las verificaciones de seguridad de las aeronaves (descritas antes) y, además, deberían incluir el examen de las siguientes partes accesibles del exterior de las aeronaves:

- a) Paneles de servicio accesibles desde el suelo y que no requieren herramientas para abrirlos.
- b) Compartimientos de servicio.
- c) Bahía del tren de aterrizaje.
- d) Bodega y áreas adyacentes.
- e) Objetos y suministros que se encuentran en los compartimientos de carga (p. ej., neumáticos de repuesto, artículos para comodidad y entretenimiento adicionales, material de la empresa, etc.).

Las inspecciones de seguridad de las aeronaves deberían llevarse a cabo con buena iluminación, lo que puede exigir el uso de un grupo auxiliar de energía o de alimentación de tierra. Es necesario controlar el acceso a la aeronave antes de comenzar una inspección, que debería llevarse a cabo con un número mínimo de personas a bordo.

Una vez concluida la inspección de seguridad debería hacerse una inspección final para asegurarse de que se han cerrado todas las puertas y cubiertas. La aeronave debería mantenerse estéril hasta su partida.

Los artefactos que se sospecha son explosivos pueden estar disimulados de muchas maneras. Se debería informar brevemente a los equipos de inspección para que busquen objetos no identificados o que parezcan inofensivos y todo aquello que no debería estar donde está, o cuya presencia no se puede explicar o que parecen estar fuera de lugar. Las instrucciones deberían abarcar qué hacer una vez que se descubre un objeto sospechoso.

Se debería informar a los equipos de inspección de seguridad que no se debería tocar ningún objeto sospechoso, sino que se debería notificar al coordinador de la inspección, marcar el lugar con un objeto prominente sin tocar el objeto sospechoso y retirarse del área inmediata para esperar instrucciones. Además, el lugar debería quedar aislado respecto de personas no autorizadas y mantenerse protegido.

Si no se pudiera identificar un objeto descubierto durante una inspección de seguridad, el mismo debería ser tratado como un objeto sospechoso. No debería descontarse la posibilidad de que haya artefactos secundarios.

2.1.1. Consideraciones para la Inspección de Seguridad de Aeronaves

- a) La inspección regular de aeronaves en busca de artefactos que se sospecha que son explosivos y armas puede realizarse antes del comienzo de cada vuelo basándose en una evaluación de riesgos realizada por la DGAC. Será necesaria una inspección similar cuando se sospeche que una aeronave es el blanco de un acto de interferencia ilícita.
- b) La diferencia entre ambos tipos de inspección consiste solamente en el grado y en la profundidad de la misma, que dicten las circunstancias aplicables a cada situación.
- c) Los explotadores de aeronaves deberían elaborar una lista de verificación con procedimientos de inspección para cada tipo de aeronave en servicio e incluir esta lista de verificación como parte del conjunto de material de seguridad de la tripulación de vuelo.
- d) El uso de tal lista de verificación por los equipos de tierra es particularmente conveniente en lugares en los que solamente personas familiarizadas con el tipo o la configuración particular de la aeronave sean los miembros del puesto de pilotaje y los de la tripulación de cabina.
- e) Un puesto aislado de estacionamiento de aeronaves designado puede ser el mejor lugar de un aeropuerto para inspeccionar una aeronave objeto de una amenaza específica, pero los planes de contingencia deberían reconocer que no siempre es posible tener acceso a ese lugar.
- f) Las inspecciones deberían realizarse en buenas condiciones de iluminación, lo cual puede exigir el uso de grupos electrógenos auxiliares o conectar las líneas de energía eléctrica de tierra a la aeronave.
- g) Para evitar duplicación de esfuerzos, la inspección de una aeronave debería realizarla sistemáticamente personal que esté familiarizado con esa aeronave en particular, provisto de una lista de verificación y asignado a partes específicas de la aeronave.
- h) Debería prestarse atención a aquellas partes a las que los pasajeros y pasajeras han tenido acceso, tal como las cabinas principales de pasajeros y pasajeras y las zonas de cocina y lavabos, pero en la inspección debería incluirse también el exterior del puesto de pilotaje y las bodegas de carga.
- i) Un control de acceso a la aeronave debería aplicarse antes de iniciar una inspección que debería realizarse con un número mínimo de personas a bordo. El control de acceso es necesario para

asegurarse de que no se introducen a la aeronave artefactos una vez que haya sido inspeccionada y debería mantenerse hasta que se cierren las puertas de la aeronave antes del remolque.

j) Quienes realizan la inspección deberían recibir instrucciones de no tocar objetos sospechosos, sino sencillamente informar al coordinador de la inspección, marcar el lugar con un objeto prominente sin tocarlo y retirarse de la zona inmediata para esperar ulteriores instrucciones. Si se descubre un artefacto sospechoso no debería descontarse la posibilidad de que haya otros artefactos secundarios.

k) El uso de comunicaciones por teléfono portátil es útil para coordinar una inspección y frecuentemente es el único medio de garantizar procedimientos de salvamento adecuados y rápidos para inspección y evacuación. Sin embargo, si se ha localizado un artefacto sospechoso, quienes usan las comunicaciones por teléfono portátil deberían retirarse inmediatamente y asegurarse de que nadie más permanece en el área, sino que se retiran hacia fuera del precinto con la mayor rapidez posible. No deberían utilizarse radios para transmitir desde un lugar dentro de los 25 m de un artefacto sospechoso.

l) Deberían abrirse todas las puertas de entrada, escotillas, conductos de entrada y de escape, puertas de servicio y de acceso, etc., para poder llegar a todas las zonas que han de ser objeto de inspección. Sin embargo, debería hacerse una verificación para asegurarse de que todas las puertas y cubiertas que fueron abiertas para fines de inspección se cierran al concluir esta tarea.

m) Es difícil dar orientación a los equipos de inspección acerca de la apariencia de artefactos que se sospecha que son explosivos, puesto que pueden estar disimulados de muchos modos. Debería informarse brevemente a los equipos de inspección para que busquen especialmente objetos no identificados o cualesquiera otros objetos que:

- No deberían estar allí.
- No se sabe por qué están allí.
- Están fuera de lugar.

2.1.2. Áreas a Inspeccionarse en una Aeronave

a) Interior de la Aeronave:

- 1) Asientos, incluyendo bolsas, cojines y por debajo de los asientos;
- 2) Compartimiento para el libro de vuelo y el manual de vuelo;
- 3) Compartimiento de máscaras de oxígeno de la tripulación;
- 4) Todo el piso, comprendidas la parte de delante de los pedales del timón de dirección y por debajo de todos los asientos del puesto de pilotaje;
- 5) Techo, paredes laterales y posteriores;
- 6) Compartimiento de chalecos salvavidas;
- 7) Guardarropa y lugar de depósito del equipaje de la tripulación;
- 8) Mesa y gaveta del puesto del tercer miembro de la tripulación;
- 9) El área que circunda los pedales de dirección o frenos; y
- 10) Botiquín de primeros auxilios;

b) Entrada delantera:

- 1) Escalera, incluyendo la parte inferior;
- 2) Conexión de la escalera al fuselaje, así como el soporte en ese punto;

- 3) Compartimiento del tobogán de emergencia;
 - 4) Asiento del auxiliar de a bordo, compartimiento de la balsa salvavidas y parte posterior del asiento;
 - 5) Parabrisas delantero y espacio de almacenamiento, incluyendo compartimientos;
 - 6) Compartimiento de máscaras de oxígeno;
 - 7) Paredes y techo; y
 - 8) Compartimiento del extintor de incendios;
- c) Pasillo hacia el puesto de pilotaje:
- 1) Paredes, techo y piso;
 - 2) Guardarropa;
 - 3) Estantería de equipaje — toda el área, sin el equipaje;
 - 4) Compartimientos por encima de la estantería de equipaje y el guardarropa;
 - 5) Depósito de agua potable y de vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe; y
 - 6) Área por encima y a lo largo de la pared lateral del espacio de almacenamiento, costado anterior del lavabo delantero;
- d) Compartimiento delantero:
- 1) Guardarropa y compartimiento de máscaras de oxígeno y chalecos salvavidas;
 - 2) Asientos de los auxiliares de a bordo y de pasajeros o pasajeras, y también por debajo de los asientos;
 - 3) Literas de los pasajeros y pasajeras;
 - 4) Techo, piso y paredes;
 - 5) Compartimiento de chalecos salvavidas de la tripulación y los pasajeros y pasajeras;
 - 6) Armario para equipo de oxígeno portátil;
 - 7) Asientos, incluyendo bolsas y compartimiento de la máscara de oxígeno;
 - 8) Mesa entre los sillones del salón posterior y sus compartimientos;
 - 9) Compartimiento del tobogán de escape; y
 - 10) Armarios para material de lectura;
- e) Cocina delantera:
- 1) Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos, si es que todavía no se ha hecho;
 - 2) Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador;
 - 3) Inspeccionar los contenedores retirados de la cocina y del bar;
 - 4) Compartimiento de máscaras de oxígeno (bar);
 - 5) Puerta de servicio de la cocina incluyendo el lugar para cintas magnetofónicas y el hueco de la bisagra;
 - 6) Alojamiento del tobogán de escape; y
 - 7) Compartimientos encima de las puertas de servicio;
- f) Lavabos delanteros:
- 1) Retirar materiales sucios y ya utilizados;
 - 2) Retirar los recipientes debajo de los lavabos e inspeccionar el contenido y las áreas correspondientes y alrededor de cada lavabo;
 - 3) Receptáculo para toallas y receptáculo para papel higiénico;
 - 4) Inodoro, incluyendo asiento, tapa, recubrimiento, etc.;
 - 5) Espejo y compartimientos;

- 6) Paredes, techo y piso;
 - 7) Puerta;
 - 8) Compartimiento de máscaras de oxígeno;
 - 9) Acceso al depósito de agua potable; y
 - 10) Depósito de aguas residuales;
- g) Cabina principal:
- 1) Asientos, incluyendo bolsas, compartimientos de máscaras de oxígeno, cojines y por debajo de los asientos;
 - 2) Estantes de almohadas, mantas y pasamanos;
 - 3) Piso — no retirar la alfombra, a menos que se sospeche la presencia de un objeto extraño;
 - 4) Paredes laterales, incluyendo ventanillas y cortinas;
 - 5) Mamparos y nichos en la base de los mismos, y compartimiento de máscaras de oxígeno;
 - 6) Techo;
 - 7) Nichos de las luces;
 - 8) Compartimientos en el extremo posterior de cada pasamanos y detrás de los asientos posteriores de la cabina;
 - 9) Compartimiento del equipo de camilla encima de la sombrerera;
 - 10) Compartimiento del chaleco salvavidas de demostración;
 - 11) Compartimientos para la soga de escape de emergencia;
 - 12) Compartimiento de los toboganes de escape;
 - 13) Puerta principal y hueco para la misma, con la puerta cerrada;
 - 14) Estantes de revistas;
 - 15) Compartimiento de las balsas salvavidas;
 - 16) Bolsas de chalecos salvavidas;
 - 17) Literas de pasajeros y pasajeras;
 - 18) Armario para equipo de oxígeno;
 - 19) Depósito de las anillas para sujetar la carga;
 - 20) Receptáculos de material de lectura;
 - 21) Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado;
 - 22) Equipos de servicio de oxígeno para los pasajeros y pasajeras — bajarlos e inspeccionarlos;
 - 23) Gavetas de depósito de los cilindros de oxígeno y CO₂ en los costados anteriores de las cocinas 1 y 3 y lavabos posteriores;
 - 24) Cubiertas para la salida de emergencia sobre el ala;
 - 25) Asiento del auxiliar de cabina en la puerta de entrada posterior;
 - 26) Depósito de agua potable y vasos, compartimiento de vasos usados y acceso a la válvula de desagüe en el piso; y
 - 27) Luces portátiles para la evacuación de emergencia — retirarlas e inspeccionarlas;
- h) Cocina central y bar:
- 1) Retirar todos los contenedores, cajas de alimentos y hornos, si es que todavía no se ha hecho;
 - 2) Abrir e inspeccionar todos los compartimientos de la cocina, el bar y el refrigerador;
 - 3) Inspeccionar todos los contenedores retirados de la aeronave;
 - 4) Paredes, techo y piso;
 - 5) Estantes para cristalería en el mamparo anterior del bar;
 - 6) Botiquín de primeros auxilios en el compartimiento de la parte posterior de la unidad posterior — solo si no está precintado;
 - 7) Compartimiento situado encima de la puerta de servicio;
 - 8) Puerta de servicio y su hueco;
 - 9) Compartimientos de los toboganes de escape;

- 10) Asientos de los auxiliares de a bordo en el pasillo de la cocina núm. 2;
 - 11) Compartimiento de máscaras de oxígeno en el techo; y
 - 12) Luces portátiles de evacuación de emergencia — retirarlas e inspeccionarlas;
- i) Área de la cocina posterior y bar:
- 1) Asiento de los auxiliares de a bordo;
 - 2) Cocina — retirar todos los contenedores;
 - 3) Abrir e inspeccionar todos los compartimientos;
 - 4) Paredes, techo y piso;
 - 5) Compartimientos en el mamparo anterior;
 - 6) Inspeccionar los contenedores retirados de la aeronave;
 - 7) Armario del correo diplomático;
 - 8) Nicho de la bisagra de la puerta de servicio de la cocina;
 - 9) Compartimientos de los toboganes de escape en cada puerta;
 - 10) Huecos de las bisagras de la puerta de entrada posterior;
 - 11) Compartimientos de las balsas salvavidas; y
 - 12) Compartimientos de los cilindros de oxígeno en el techo;
- j) Lavabos traseros:
- 1) Retirar materiales sucios y ya utilizados que ya no se hubieran retirado;
 - 2) Retirar recipientes debajo de los lavabos e inspeccionar los lavabos y áreas vecinas;
 - 3) Receptáculo para toallas;
 - 4) Receptáculo para papel higiénico;
 - 5) Inodoro incluyendo asiento, tapa, recubrimiento, etc.;
 - 6) Espejo y compartimientos;
 - 7) Paredes, techo y piso;
 - 8) Puerta;
 - 9) Compartimiento de máscaras de oxígeno;
 - 10) Acceso al depósito de agua potable; y
 - 11) Depósito de aguas residuales;
- k) Guardarropas traseros:
- 1) Retirar la ropa y el equipaje de mano e inspeccionar toda el área;
 - 2) Catres y cunas para niños;
 - 3) Compartimiento de máscaras de oxígeno;
 - 4) Botiquín de primeros auxilios, solamente si no está precintado; y
 - 5) Compartimiento de chalecos salvavidas;
 - 6) Exterior de la aeronave – fuselaje – deberían inspeccionarse las áreas detrás y/o en las puertas y aberturas que se señalan a continuación:
 - 7) Panel del conector neumático a tierra;
 - 8) Tomas de aire del compresor de cabina; paneles de acceso al compresor de cabina, y salidas de aire;
 - 9) Puerta de la antena del sistema de navegación doppler;
 - 10) Paneles de acceso a los mandos del termointercambiador y aletas de guía de salida;
 - 11) Salida de aire del equipo de radio;
 - 12) Nicho de la luz anticollisión con la luz desmontada;
 - 13) Armario de seguridad y su contenido;
 - 14) Linternas, también verificar las pilas;

- 15) Precintos de los botiquines de primeros auxilios y de los paneles de las balsas salvavidas, para comprobar si están en debidas condiciones;
 - 16) Puerta del compartimiento de accesorios;
 - 17) Puertas del colector de combustible de los depósitos auxiliares;
 - 18) Válvulas de seguridad y válvula reguladora de la presión de cabina;
 - 19) Panel posterior de servicio de aguas residuales y paneles posteriores de servicio del sistema de desperdicios;
 - 20) Puerta de acceso al mecanismo estabilizador;
 - 21) Puerta de acceso al cono de cola;
 - 22) Paneles posterior y anterior de servicio de agua potable;
 - 23) Puertas de carga posteriores y delanteras;
 - 24) Puerta para el conector de aire acondicionado de tierra; y
 - 25) Puerta de fusibles y receptáculo de la toma de energía externa;
- l) Compartimiento del compresor de cabina – todo el compartimiento, especialmente el área con huecos y cavidades
- m) Compartimiento de accesorios – todo el compartimiento, así como todas las instalaciones;
- n) Compartimientos de carga:
- 1) Compartimiento de carga delantero, especialmente el área por debajo del panel de cierre a presión abisagrado de la puerta de carga;
 - 2) Compartimiento del depósito de aguas residuales;
 - 3) Cajas de herramientas de a bordo;
 - 4) Compartimiento posterior de carga, especialmente el área de las juntas abisagradas de la puerta de carga; y
 - 5) Zona inmediatamente por detrás del compartimiento posterior de carga;
- o) Bahías del tren de aterrizaje:
- 1) Alojamiento de la rueda de proa — área posterior de los accesos y paneles con cierre a cremallera;
 - 2) Todos los huecos donde van alojadas las ruedas principales, más la zona de los encastres de las alas; y
 - 3) Tren de aterrizaje y ruedas, incluyendo neumáticos, llantas, frenos y partes tales como montantes, riostras, vigas, brazos, actuadores, bastidores y bogíes;
- p) Alas:
- 1) Secciones de flaps de borde de salida;
 - 2) Cubiertas de cierre a presión, de acceso a la tubería de alimentación cruzada a los extintores de incendios;
 - 3) Adaptadores para el reabastecimiento de combustible a presión; y
 - 4) Respiraderos de los depósitos de combustible; y
- q) Motores y sus soportes:
- 1) Toma y salida de aire de los motores y conducto del soplante;
 - 2) Aleta de la toma de aire del termo intercambiador neumático y del aceite del motor;
 - 3) Cubierta de reabastecimiento de aceite del motor y puerta de salida de aire del termo intercambiador del motor;

- 4) Cubierta de reabastecimiento de aceite del mando de velocidad constante; y
- 5) Abrir las puertas del capó del motor y los álabes deflectores del soplante – debe inspeccionarse toda la instalación del motor y todas las aberturas en las puertas del capó y soportes del motor.

2.2. PROTECCIÓN DEL COMPARTIMIENTO DE TRIPULACIÓN DE VUELO

El Explotador de Aeronaves debería adoptar medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas, ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo. Todos los aviones de pasajeros de masa máxima certificada de despegue superior a 54.500 Kg; o de masa máxima certificada de despegue superior a 45.500 Kg con capacidad de asientos de pasajeros superior a 19; o con capacidad de asientos de pasajeros superior a 60, deben estar equipados con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta podrá trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto. Si la puerta tuviera un seguro de mando eléctrico, el diseño del dispositivo debe ser tal que en caso de que fallara la fuente de alimentación de electricidad podría funcionar manualmente.

El Explotador de Aeronaves, debería asegurarse que los aviones provistos de puerta del compartimiento del comando de vuelo debería:

- a) Estar cerradas desde el momento en que se autoriza el embarque de los pasajeros y solo permitir el acceso y salida de personas autorizadas.
- b) Estar trabada y asegurada desde el momento en que se cierran todas las puertas exteriores después del embarque hasta que cualquiera de dichas puertas se abra para el desembarque.
- c) Contar con un procedimiento en su PSEA, donde se describan los medios y procesos para cerrar la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo y para supervisar el acceso.
- d) Contar con medios para poder observar el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.
- e) Contar con procedimientos de seguridad para el compartimiento de la tripulación de vuelo, que deban describir el uso de visores u otros aparatos para alertar a la tripulación de vuelo acerca de la actividad en la cabina de pasajeros y los procedimientos establecidos para las comunicaciones donde la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividades sospechosas o violaciones de seguridad en la cabina de pasajeros.
- f) Contar con un procedimiento para cuando uno de los tripulantes de comando en vuelo abandone la cabina de comando, debiendo ingresar un tercer tripulante en su ausencia.
- g) Denegar el ingreso a cabina de comando a personas ajenas a la operación.

CAPÍTULO 3. DIRECTIVAS DETALLADAS RELATIVAS AL TRANSPORTE DE ARMAS EN UN LUGAR DE LA AERONAVE QUE SEA INACCESIBLE A CUALQUIER PERSONA DURANTE EL VUELO.

a) Facturación

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

b) Resguardo: Se entregará al interesado el resguardo de la etiqueta de facturación de equipaje, que unida a la autorización expedida por la Policía Boliviana, en su caso, le permitirá retirar el arma de que se trate en el aeropuerto de destino.

c) Carga: El explotador de aeronaves, o su servicio de asistencia en tierra, por sus propios medios, cargará en la bodega del avión las cajas que contienen armas u objetos peligrosos, a los que se les dará el mismo tratamiento que a cualquier otro equipaje facturado, si bien deberá notificarse al Comandante de la aeronave, en la hoja de carga, el número de armas u objetos que puedan ser empleados como instrumentos ofensivos que se transportan.

d) Descarga: Cuando el aeropuerto de destino sea un aeropuerto Boliviano, el explotador de aeronaves, o su servicio de asistencia en tierra, descargará las cajas o estuches que contienen armas y las entregará a la Policía Boliviana.

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

El interesado, en destino, cuando se trate de un aeropuerto extranjero seguirá las normas del país sobre recojo de armas u objetos peligrosos.

e) Comunicación: Las compañías aéreas transportistas y el Departamento Competente de la Policía Boliviana del aeropuerto, en interés de ambos y cuando se considere necesario para la efectividad del

procedimiento, se comunicarán los vuelos en los que se transporten armas. Esta comunicación se llevará a cabo con especial atención en los casos de vuelos procedentes de fuera del territorio Boliviano.

f) Entrega: Cuando se trate de un aeropuerto Boliviano, el interesado, previa comprobación de la Autoridad Competente de la Policía Boliviana que cotejará los documentos originales (en poder del interesado) con la copia (incluida en el embalaje) conservando ésta última para su archivo, retirará la caja o recipiente con las armas previa firma del documento de entrega, fuera de las salas de desembarque. El explotador de aeropuerto deberá designar lugares específicos para la entrega de armas de fuego.

g) Información: De esta norma se informará a los pasajeros mediante avisos existentes en los mostradores de facturación y en los de información general.

h) Exclusiones: Cuando por razones que afecten a la Seguridad del Estado, se presente una situación excepcional, se observará una especial facilitación para la admisión a bordo de personas suficientemente acreditadas que porten armas.

Podrán portar armas en zona de seguridad restringida la Escolta Presidencial y de Ministros de Estado, Aviación del Ejército únicamente en el aeropuerto internacional El Alto que cumpla funciones específicas.