CAPITULO I

ANTECEDENTES

En los Estados Unidos de Norte América, el 1º de Noviembre de 1944 en la Ciudad de Chicago se reunió la "Conferencia Internacional de Aviación Civil" a la cual nuestro país asistió. La labor más importante fue la aprobación de un Convenio Multilateral y la creación de un organismo internacional que es la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El Prólogo del Convenio de Chicago resume la esencia de este instrumento al señalar que el desarrollo futuro de la Aviación Civil Internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general, por lo que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellas la cooperación de que depende la paz del mundo; por consiguiente, los gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin que la aviación internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

A parte de los 96 Artículos de que consta el Convenio y que fue elevado a rango de Ley por Bolivia mediante Ley No. 1759 de fecha 26 de febrero de 1997 años, cuenta además con 18 Anexos que son principios generales de la aviación civil a las cuales los Estados Contratantes deben adecuar su reglamentación interna. Bolivia, como miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y firmante del Convenio de Chicago, se obliga a poner en ejecución, en la medida de sus posibilidades y compromisos, las normas, métodos, principios y recomendaciones de la Convención, para cuyo efecto debería crear una instancia de carácter público.

Es así, que por Ley de fecha 25 de octubre de 1947 años, en la presidencia de Mamerto Urriolagoitia Harriague (Presidente de la República entre 1949 y 1951) se crea, bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de ese entonces, la Dirección General de Aeronáutica Civil y Comercial con la atribución de fomentar las actividades aeronáuticas.

La OACI y la Seguridad de la Aviación

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) funciona desde 1944 en el marco de las Naciones Unidas, como organismo que establece las normas y métodos recomendados para la protección y la seguridad de la aviación civil, así como también para la protección y preservación del medio ambiente. Cuenta con

191 Estados Contratantes que, dentro de su órbita, establecen lazos de cooperación y desarrollo en todas las esferas de la aviación civil.

A lo largo del tiempo la OACI fue ampliando la regulación de los distintos aspectos y esferas de la aviación civil a través de Anexos al Convenio de Chicago (Ley 13.891), al igual que de distintos tratados internacionales (Convenio de Tokio de 1963, Convenio de La Haya de 1970, Convenio de Montreal de 1971, etc.).

El Artículo 37° de este Convenio compromete a cada Estado contratante a colaborar, a fin de lograr él más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas procedimientos y organización relativas a aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

La OACI generó a partir de su creación 18 anexos al convenio de Chicago, cada uno de los cuales enfoca un tema específico; estos 18 anexos tiene un carácter eminentemente técnico, aunque su aplicación esté ligada con problemas jurídicos de las diferentes legislaciones de los Estados contratantes.
El cumplimiento de los anexos del Convenio de Chicago es obligatorio para los Estados. Estos anexos pueden ser modificados mediante mecanismos internos de la OACI, lo cual es necesario debido a la necesidad de enmiendas frecuentes que deben acompañar a los desarrollos técnicos de la Aviación.

El elevado número de Estados miembros de OACI, entorpece obtener una conformidad unánime para la modificación de los anexos, por otra parte la desigualdad en el desarrollo de la Aviación, entre numerosos países provoca que no se consideren normas que no estén al alcance de las posibilidades materiales y económicas de la mayoría de los Estados contratantes. En materia de seguridad esto implica en muchos casos la adquisición de elementos sofisticados que países como el nuestro no siempre pueda priorizar en sus presupuestos.

La aviación internacional tiene la necesidad de unificación de normas y métodos a nivel global por ello, los Estados que no acepten y no cumplan las normas y recomendaciones de los anexos adoptados por la mayoría, generan un problema que se debe corregir. A eso se debe que un Anexo entra en vigor aunque exista una minoría de Estados disidentes.

Lo cierto es que la colaboración internacional en materia de seguridad de Aviación Civil, contribuye de manera eficiente para el logro de los propósitos de seguridad, En definitiva se puede resumir afirmando que:

1° La OACI tiene poder normativa de dictar anexos técnicos, o modificar los existentes, según el artículo 37 del Convenio de Chicago.

2° Los anexos y enmiendas aprobadas conforme al Convenio de Chicago, son de cumplimiento obligatorio para todos los Estados, aunque hayan manifestado su disconformidad, si la suma de los disconformes no supone mayoría. A este efecto, si el Estado no manifiesta expresamente su desaprobación a una modificación, norma o recomendación dentro de los tres meses de notificada la aprobación del Anexo por el Consejo, se considera en conformidad con el mismo.

3° La adhesión del Convenio de Chicago por parte de un Estado, supone la aceptación plena y total, tanto del texto del Convenio como de los Anexos y enmiendas en vigor hasta ese momento.

4° Si un Estado considera imposible el cumplimiento de una norma o recomendación de cualquier anexo, debe notificar inmediatamente a la OACI, dentro de un plazo de sesenta días de la adopción.

5° Existe, la posibilidad de no cumplimiento por parte de un Estado de un determinado Anexo o enmienda, para lo que es necesario una notificación expresa de no aceptación ante el Consejo de la OACI.

CAPITULO II

MANUAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN - OACI

El Manual de seguridad de la aviación ha sido elaborado para ayudar a los Estados a promover la seguridad y protección de la aviación civil. El objetivo de este manual es ayudar a los Estados en la prevención de los actos de interferencia ilícita y, cuando sea necesario, responder a los mismos por medio del desarrollo de los elementos siguientes:

- Marco jurídico y vigilancia de la seguridad de la aviación;
- Diseño, infraestructura y equipo de aeropuertos;
- Contratación, selección, instrucción y certificación; y
- Procedimientos y aplicación de medidas de seguridad.

El Manual de seguridad de la aviación contiene orientación sobre el modo en que los Estados pueden cumplir las normas, métodos y recomendados del Anexo 17 — Seguridad, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. Si bien los métodos de cumplimiento previstos se basan en prácticas y procedimientos reconocidos generalmente comunes en la industria de la aviación civil internacional, no son los únicos medios de cumplimiento. Otros métodos también pueden ser apropiados para satisfacer las normas y métodos recomendados del Anexo 17. También puede ser necesario modificar las prácticas y los procedimientos propuestos en este manual para ajustarse a las diversas estructuras jurídicas y administrativas de cada Estado.

PRINCIPIOS GENERALES

El objetivo primario de los Estados miembros con respecto a la seguridad de la aviación civil es garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra, el público en general, las aeronaves y las instalaciones y servicios de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo. Esto se lleva a cabo mediante una combinación de medidas y la organización de diversos recursos humanos y materiales a nivel internacional, nacional y aeroportuario.

A fin de alcanzar este objetivo fundamental, se debería establecer una organización y estructura jurídica integral, con responsabilidades y métodos de aplicación claramente definidos. Por lo tanto, mediante la legislación apropiada, un Estado debería designar una autoridad competente que sea responsable de la elaboración, aplicación y mantenimiento de una política global sobre seguridad de la aviación. La política debería implantar un nivel normalizado de seguridad de la aviación por

medio de medidas que correspondan a las normas del Anexo 17 - Seguridad; de preferencia, dichas medidas deberían reflejar también los métodos recomendados descritos en dicho Anexo.

Dicha política debería abarcar los reglamentos, métodos y procedimientos que se aplican a condiciones de operación “normales” y las medidas adicionales que son necesarias cuando se produce una intensificación del nivel de la amenaza.

A fin de alcanzar un nivel normalizado de seguridad de la aviación, la política de seguridad de la aviación debería fundarse en disposiciones jurídicas apropiadas, aplicadas por las numerosas entidades que participan en una estructura de seguridad de la aviación civil y que normalmente incluyen:

a) Explotadores de aeronaves;
b) Explotadores de aeropuertos;
c) Proveedores de servicios de navegación aérea;
d) Autoridad policial y otras autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes;
e) Proveedores de servicios de seguridad; y
f) Organismos de inteligencia.

El principio fundamental que debería seguirse al garantizar la seguridad de aviación civil es que las medidas de seguridad que se apliquen deberían ser medibles con la amenaza.

CAPITULO III

ANEXO 17

DEFINICIONES

Actos de interferencia ilícita. Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves,
- Destrucción de una aeronave en servicio,
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Actuación humana. Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Agente acreditado. Agente, 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.

Auditoría de seguridad. Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

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 corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

Carga. Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga o correo de alto riesgo. La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo sí. Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un Estado, al respecto.

Carga y correo de transbordo. La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

Certificación. Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Detección del comportamiento. En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

Equipaje no identificado. El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Estudio de seguridad. Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Expedidor reconocido. Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

Imprevisibilidad. La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

Inspección. La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Inspección de seguridad. Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.

Inspección de seguridad de la aeronave. Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Oficial de seguridad de a bordo. Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

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

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

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

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

Seguridad. Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

Trabajos aéreos. Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, cuando esté legalmente permitido, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad y/o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

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 fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Zona de seguridad restringida. Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

ORGANIZACIÓN

Cada Estado contratante establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

Cada Estado contratante designará y notificará a la OACI, la autoridad competente dentro de su administración que será responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Cada Estado contratante evaluará constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en su territorio y espacio aéreo sobre el mismo y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes.

Operaciones aeroportuarias

Cada Estado contratante requerirá que cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil establezca, aplique y mantenga actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Explotadores de aeronaves

Cada Estado contratante garantizará que los explotadores de transporte aéreo comercial que proporcionen servicios desde dicho Estado hayan establecido, apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.

ANEXO 17

Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

Cada Estado contratante establecerá un organismo y elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.

Cada Estado contratante asegurará que tal organismo y tales normas, métodos y procedimientos:

- Protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita; y

- Permitan dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

Este anexos es conocido en el medio aéreo como el anexo de seguridad, también como AVSEC, sin embargo su título completo es "***Normas y métodos recomendados Internacionales para la protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita"***, Este Anexos tuvo su origen en la sesión extraordinaria de la OACI en junio de 1970 como consecuencia del aumento insólito de los actos criminales, que hacia el fin de los años sesenta pusieron en peligro la seguridad de la aviación civil.

El conocimiento del contenido de este anexo es básico y necesario para toda persona que se dedique a la seguridad aeroportuaria, y dado que su contenido es corto, es inaceptable el desconocimiento del mismo por parte de autoridades aeronáuticas vinculadas al control de la seguridad aeroportuaria.

Después de la publicación en 1974, el Anexo 17 ha sido enmendado en varias ocasiones a fin de adecuarse a las nuevas amenazas que parecían fruto de la actividad terrorista mundial. Las especificaciones de seguridad de la aviación son reforzadas por un Manual, publicado en 1971, constantemente enmendado y que es utilizado por las Administraciones nacionales, explotadores aéreos y aeroportuarios.

La seguridad de la aviación civil internacional exige que cada Estado prepare, ejecute y fiscalice planes y procedimientos convenientes que proporcionen un nivel apropiado de seguridad para las condiciones normales de operación y que éstos puedan ampliarse rápidamente en el caso de que aumenten las amenaza contra la seguridad.

En condiciones normales de operación dicha seguridad exige que exista cooperación entre los Estados por parte, y entre los departamentos y agencias gubernamentales de un mismo Estado, por otra.

Este anexo tiene 5 capítulos cuyo contenido se describe a continuación brevemente considerando que cada vez que se cite textualmente de este anexo una parte, se expone entre paréntesis, la norma a la cual se hace referencia:

Capítulo 1. Definiciones. Se refiere a la explicación de los términos que se usan en su texto, como seguridad, programa de seguridad, parte aeronáutica y control de seguridad.

Capítulo 2. Generalidades: Enuncia los objetivos de la seguridad, cuales son las protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra y el público en general contra los actos de interferencia ilícita; se establece la Autoridad competente y se relaciona la seguridad con la facilitación.

Capítulo 3. Organización: Este capítulo tiene dos partes, en la primera se establecen los mínimos para que un Estado proporcione una adecuada estructura orgánica para la administración de la seguridad aeroportuaria y en la segunda parte se establecen los modos de cooperación y coordinación que debe existir entre los Estados en materia de seguridad.

Capítulo 4. Medias preventivas de seguridad: Este capítulo está divido en 4 partes: objetivos general, medidas relativas a los pasajeros y su equipaje de mano, medidas relativas al equipaje facturado, la carga y otras mercancías y las medidas relativas al control de acceso a las aeronaves y el aeropuerto.

Cabe destacar que en este capítulo se indican las actividades que se deben realizar con antelación ó para prevenir un acto de Interferencia ilícita en un aeropuerto, por lo que se detalla las medidas adecuadas en las instalaciones, movimiento de personas y pasajeros, vigilancias especiales; revisión de equipajes, carga, correo y suministros; establecimiento de un servicio de seguridad que deberá tomar todas las precauciones necesarias, evitando o controlando todos los accesos.

Capítulo 5. Métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita: Se indican de manera muy general las actividades reactivas que un Estado debe tomar en caso de un acto de **interferencia ilícita (AII).** Se divide en dos partes: Aspectos operacionales e informes.
En la parte de informes se destaca la obligatoriedad que tiene un Estado que ha sido afectado por un AII de notificar este hecho al Estado de matrícula, Estado del explotador y notificar toda la información pertinente a la OACI, y a cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto, sufrido lesiones o hayan sido tomados como rehenes.

Otra obligatoriedad que tiene cada Estado es la de evaluar las medidas y procedimientos vigentes luego de un AII, para adoptar medidas necesarias para subsanar las deficiencias con objeto de evitar la repetición de estos hechos.

CAPITULO IV

SEGURIDAD AEROPORTUARIA

La seguridad aeroportuaria es una dimensión específica de la seguridad pública y comprende las acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad interior en el ámbito aeroportuario, a través de la prevención, conjuración e investigación de los delitos cometidos en dicho ámbito, como así también las acciones tendientes a prevenir o neutralizar actos de interferencia ilícita destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil o el transporte aéreo.

La seguridad aeroportuaria, consiste en asegurar la protección de los pasajeros, las tripulaciones, los empleados y trabajadores del sector, las aeronaves, las instalaciones y el perímetro con el objetivo de resguardar el normal desarrollo de las actividades aeroportuarias, incluidas las aeronáuticas propiamente dichas y las no aeronáuticas, de explotación de servicios y/o actividades comerciales, industriales y afines.

Dentro la seguridad aeroportuaria existe la misión de atender dos dimensiones básicas, que son: la Seguridad Aeroportuaria Preventiva y la Seguridad Aeroportuaria Compleja.

SEGURIDAD AEROPORTUARIA PREVENTIVA

La Seguridad Aeroportuaria Preventiva consiste en prevenir y conjurar de forma inmediata los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario y comprende la planificación, implementación, evaluación y coordinación de las actividades y operaciones referente a ello.

Para el cumplimiento de esta función desarrolla, entre otras, las siguientes acciones:

- La vigilancia y control de las instalaciones y el perímetro del aeropuerto.
- El control de pasajeros, equipajes y mercancías mediante el uso de equipos de Rayos “x”, arcos detectores y canes especialmente adiestrados para la detección de narcóticos y explosivos.
- El monitoreo del movimiento de personas, vehículos y equipos en las distintas áreas del aeropuerto a través de un Centro Operativo de Control (COC), que permite el acceso a más de setecientas cámaras de seguridad.
- La elaboración, planificación, implementación y evaluación de estrategias y acciones de prevención que garanticen la seguridad de la aviación civil. Esto comprende control de instalaciones, personas, vehículos, equipajes, correo, cargas transportadas, aeronaves y tripulaciones.

- Las intervenciones de alto riesgo y respuesta inmediata ante situaciones críticas como apoderamiento ilegal de instalaciones o aeronaves, secuestro o toma de rehenes, sabotajes y/o atentados contra instalaciones o aeronaves.

SEGURIDAD AEROPORTUARIA COMPLEJA

La Seguridad Aeroportuaria Compleja centra su accionar en la planificación, evaluación y coordinación de acciones estratégicas y tácticas que permitan controlar y desarticular actos delictivos de organizaciones criminales vinculadas con el narcotráfico, la trata de personas, el contrabando y otros delitos conexos**.**

Para ello se realizan, entre otras, las siguientes acciones:

- Investigación, seguimiento, control de acciones y desarmado de actividades delictivas complejas referidas a narcotráfico, terrorismo, atentados al orden constitucional y contrabando que intentan ser perpetradas por grupos delictivos organizados.
- Planes de formación y capacitación policial especializada en seguridad compleja.
- Diseño y planificación de un sistema logístico y de infraestructura específico.
- Coordinación de labores de seguridad con otros organismos o fuerzas policiales nacionales e internacionales que tengan competencia en el ámbito aeroportuario.
- Asistencia y cooperación con autoridades judiciales en investigaciones criminales y persecución de delitos.

CAPITULO V

LEGISLACIÓN NACIONAL

DECRETO SUPREMO N° 22484 27 DE ABRIL DE 1990

Que a los fines de precautelar la seguridad de las operaciones de la Aviación Civil y reprimir los actos de interferencia ilícita en contra de la misma, se encuentran en vigencia el "Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves", firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", concluido en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 a los que Bolivia adhirió mediante Decreto Ley N° 09539 y Decretos Supremos N° 15641, N° 15640 y N° 15642, fechados el primero en 6 de enero de 1971 y 21 de julio de 1978, los últimos tres respectivamente.

Qué asimismo, el Anexo 17 (Seguridad), al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, que fue preparado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), contiene al efecto las respectivas medidas preventivas exigidas o recomendadas.

Que con objeto de efectivizar las normas del Anexo 17 (Seguridad) antes citado, corresponde disponer la creación de un organismo facultado para elaborar planes y aplicar procedimientos destinados a proporcionar seguridad a los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, aeronaves, público en general e instalaciones aeroportuarias y que esté conformado por funcionarios gubernamentales de alto nivel y representantes de líneas aéreas.

D E C R E T A:

ARTÍCULO PRIMERO.- Créase el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), que tendrá por objeto disponer todas las medidas necesarias para mantener permanentemente la seguridad de las operaciones aéreas de la aviación civil en el territorio nacional.

ARTÍCULO SEGUNDO.- El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), estará constituido de la siguiente manera:

Presidente: Subsecretario de Aeronáutica Civil del Ministerio de Aeronáutica.

Miembros:

- Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Aeronáutica.
- Jefe del Departamento de Servicios Aeroportuarios de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA).
- Presidente del Comité Nacional de Facilitación (FAL).
- Jefe del Departamento III - Operaciones de la Fuerza Aérea Boliviana.
- Un Representante del Ministerio del Interior, Migración y Justicia.
- Un Representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
- Un Representante del Lloyd Aéreo Boliviano.
- Un Representante de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA).
- Un Representante de la Aduana Nacional.
- Secretario Permanente: Un profesional abogado con especialidad en Derecho Aeronáutico, dependiente del Ministerio de Aeronáutica.

DECRETO SUPREMO Nº 28478, 2 DE DICIEMBRE DE 2005

CONSIDERANDO:

- Que la Dirección General de Aeronáutica Civil es la Autoridad Aeronáutica Civil, Técnico Operativa.
- Que el inciso f) del Artículo 9 de la Ley Nº 2902 de 29 de octubre de 2004 Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, dispone que la Autoridad Aeronáutica Civil, es la máxima autoridad del Sector Aeronáutico Civil Nacional, ejercida dentro de un organismo autárquico conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y demás normas reglamentarias.
- Que la Autoridad Aeronáutica Civil se adecua a las previsiones contenidas en el Articulo 47 del Decreto Supremo Nº 26973 de 27 de marzo del 2003 Reglamento a la Ley de Organización del Poder Ejecutivo, aprobado
- Que en mérito a la Ley Nº 2446 de 19 de marzo de 2003, concordante con las disposiciones del Decreto Supremo Nº 26973, es necesario determinar la organización y atribuciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como Máxima Autoridad Aeronáutica Civil, mediante Decreto Supremo específico.
- Que tomando en cuenta lo anteriormente citado, es necesario dictar la presente norma, la misma que en el marco del Capítulo IX del Decreto Supremo Nº 27230 de 31 de octubre de 2003, fue aprobada por el Consejo Nacional de Política Económica — CONAPE en fecha 30 de noviembre de 2005.

EN CONSEJO DE GABINETE, DECRETA:

Artículo 1°.- (Objeto) El presente Decreto Supremo tiene por objeto, en el marco del inciso f) del Artículo 9 de la Ley Nº 2902 - Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia,

concordante con la Ley Nº 2446 - Ley de Organización de Poder Ejecutivo y sus disposiciones reglamentarias, establecer que la Dirección General de Aeronáutica Civil es la Autoridad Aeronáutica Civil Nacional constituida como entidad autárquica.

Asimismo, reglamentar el Marco Institucional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para establecer:

a. Su naturaleza institucional y ámbito de jurisdicción y competencia.
b. Su estructura organizativa y funcional.
c. Su régimen económico y financiero.

Artículo 9°.- (Seguridad general) La seguridad general en materia de aviación civil en la República de Bolivia, es de competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual procederá de acuerdo con las directrices del Poder Ejecutivo en materia de seguridad nacional.

DECRETO SUPREMO N°29796 19 DE NOVIEMBRE DE 2008

Que mediante Decreto Supremo N° 722 de 13 de febrero de 1947, Bolivia ratificó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, disposición legal que fue elevada a rango de Ley de la República mediante Ley N° 1759 de 26 de febrero de 1997.

Que de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Bolivia debe cumplir lo establecido en todos los anexos del citado Convenio Internacional.

Que de conformidad a lo estipulado en el Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es deber del Estado boliviano establecer un Organismo de Seguridad de la Aviación que coordine las actividades entre las distintas entidades u organismos encargados o responsables de la seguridad, a objeto de establecer los medios, instrumentos y procedimientos que permitan el desarrollo del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Que por Decreto Supremo N° 22484 de 27 de abril de 1990, se crea el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), destinado a promover y proponer, a través de organismos competentes, medidas necesarias para mantener permanentemente la seguridad de las operaciones aéreas de la aviación civil en el territorio nacional, de acuerdo a normas y reglamentos de la aviación civil nacional e internacional.

Que la Ley N° 3351 de 21 de febrero de 2006, de Organización del Poder Ejecutivo, establece una nueva estructura administrativa del Estado, reglamentada a través del

Decreto Supremo N° 28631 de 8 de marzo de 2006, en la que se incluye como funciones de los Viceministerios que conforman los Ministerios de Defensa Nacional y de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, proponer políticas y normas en materia de seguridad aérea de forma coordinada.

Que el Parágrafo I del Artículo 5 de la Ley N° 3351, establece los órganos de coordinación del Poder Ejecutivo y en su Parágrafo II, dispone la posibilidad mediante Decreto Supremo de establecer otros consejos de coordinación, temporales y/o permanentes.

Que en aras de cumplir efectivamente el compromiso asumido por el Estado boliviano al suscribir el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es necesario emitir una disposición legal que cree, conforme y establezca las atribuciones del Consejo Nacional Permanente de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) contra actos de interferencia ilícita dentro la actividad aeronáutica general.

D E C R E T A:

ARTÍCULO 1.- (OBJETO). El presente Decreto Supremo tiene por objeto crear el Consejo Nacional Permanente de Seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita dentro la actividad aeronáutica en general.

ARTÍCULO 2.- (DE LAS FUNCIONES DEL CONSEJO). El Consejo Nacional Permanente de Seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita dentro de la actividad aeronáutica en general, tiene como función coordinar actividades en materia de seguridad entre las instancias, instituciones y organismos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

ARTÍCULO 3.- (COMPOSICIÓN DEL CONSEJO).

I. El Consejo Nacional Permanente de Seguridad de la Aviación Civil, será presidido por el Presidente de la República, quien podrá delegar dicha responsabilidad al señor Ministro de Defensa Nacional, y estará conformado por las siguientes instancias:

- Ministro de Relaciones Exteriores y Cultos.
- Ministro de Gobierno.
- Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
- Comandante General de la Fuerza Aérea Boliviana.
- Comandante General de la Policía Nacional.

- El Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- El Director General de Seguridad Nacional Aeroportuaria.
- El Director Ejecutivo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea – AASANA.

II. Todos los miembros del Consejo, tendrán derecho a voto, en caso de empate, la votación será dirimida con el voto de la autoridad que presida el mismo.

III. Los miembros del Consejo, podrán delegar su representación a funcionarios de sus instituciones, quienes deberán reunir el requisito de jerarquía en los organismos que representan, con facultades decisorias dentro del Consejo Nacional Permanente de Seguridad de la Aviación Civil.

IV. El Consejo Nacional Permanente de Seguridad de la Aviación Civil, tendrá un Secretario Permanente, el cual deberá ser un profesional abogado dependiente del Ministerio de Defensa Nacional.

ARTÍCULO 4.- (ATRIBUCIONES). Son atribuciones del Consejo Nacional Permanente de Seguridad de la Aviación Civil las siguientes:

a) Aprobar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
b) Coordinar las actividades a nivel nacional para asegurar la implementación de los estándares y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI en su Anexo 17, asegurando de esta manera la continua adaptación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil a los cambios que se vayan a producir, en función de las amenazas de interferencia ilícita que puedan existir contra la actividad aeronáutica en general.
c) Coordinar la evaluación, intercambio y distribución de información relativa a actos e incidentes de interferencia ilícita en sus aspectos técnicos, con los organismos internacionales adecuados y los Estados, de manera que se logren normas comunes de protección a la aviación civil entre los Estados, de acuerdo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
d) Asegurar la coordinación entre las entidades y departamentos responsables de los servicios de navegación aérea, las administraciones de los aeropuertos y las empresas aéreas, teniendo en cuenta la forma y alcance de las amenazas.
e) Identificar las diferencias existentes entre la Reglamentación Nacional y las disposiciones contenidas en el Anexo 17 (Seguridad) al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.
f) Efectivizar, a través de las instancias que correspondan, cualquier otra medida destinada al cumplimiento de sus atribuciones, para proteger la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita.

g) Convocar con carácter no permanente, de acuerdo a las circunstancias y en la medida que considere necesario, a personeros de las administraciones aeroportuarias, empresas aéreas y organizaciones de empleados, que particularmente representan a organizaciones de tripulantes, servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, funcionarios públicos o privados, representantes de distintas instituciones y otros, para asegurar que durante las deliberaciones se cuente con especialistas y experiencia en las técnicas operacionales y aeroportuarias.
h) Requerir y/o solicitar información de cualquier organismo nacional, público o privado, así como de organizaciones internacionales privadas, que tengan relación con las medidas de seguridad de la Aviación Civil.
i) Elaborar su reglamento interno de funciones.
j) Proponer políticas, planes y proyectos, para financiar las actividades de las instituciones e instancias encargadas de la Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), para su aprobación a través de las instancias correspondientes.

DIRECCIÓN GENERAL SEGURIDAD NACIONAL AEROPORTUARIA

OBJETIVO: Promover acciones y proyectos precautelando la seguridad aeroportuaria, la navegación aérea y el espacio aéreo de manera permanente, aplicando normas, convenios y regulaciones nacionales e internacionales para reducir los riesgos en la seguridad de las operaciones aéreas contra actos de Interferencia Ilícita, coadyuvando a la Seguridad y Defensa del Estado Plurinacional.

FUNCIONES

- Supervisar y controlar la elaboración de planes, programas y proyectos, orientados a precautelar la Seguridad Aeroportuaria y el Control del Espacio Aéreo.
- Proponer políticas relacionadas con la Seguridad Aeroportuaria orientadas a precautelar la Seguridad Nacional.
- Ejercer la conducción del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, a partir de la autoridad competente.
- Proponer el marco normativo para el Control del Espacio Aéreo y Seguridad Aeroportuaria.
- Gestionar y promover la cooperación de los organismos nacionales e internacionales, especializados en temas de seguridad aeroportuaria y control del espacio aéreo.
- Coordinar el intercambio de información referente al control del espacio aéreo con el Departamento III de Operaciones de la Fuerza Aérea
- Ejercer autoridad funcional sobre las Jefaturas Regionales de Seguridad Aeroportuaria, con el objeto de supervisar, normar y coordinar el desarrollo de sus funciones técnicas.

- Gestionar los recursos financieros y apoyo logístico para las unidades dependientes.
- Supervisar y Coordinar la elaboración del Plan Operativo Anual de la Dirección con sus unidades dependientes.
- Realizar otras funciones que coadyuven al logro de los objetivos de la Dirección.

SERVICIOS AEROPORTUARIOS BOLIVIANOS SOCIEDAD ANÓNIMA (SABSA)

MISIÓN: SABSA Nacionalizada es una empresa de los bolivianos que brinda servicios especializados en la administración y operación de Aeropuertos, en estricto cumplimiento de estándares de seguridad, y calidad de servicio, generando políticas de inversión respetuosas al medio ambiente, responsabilidad social empresarial con personal calificado.

SABSA NACIONALIZADA, mantiene su compromiso y convicción de mejorar los tres Aeropuertos Internacionales, realizando inversiones en infraestructura y equipamiento, continuar trabajando para el servicio de los demás en aras del vivir bien, demostrando que los Bolivianos somos capaces de administrar nuestras empresas, administrar nuestros recursos, con eficacia, eficiencia, economía y sobre todo con transparencia, destacando el orgullo de ser profesionales y trabajadores bolivianos, al servicio de nuestro país, nuestros valores son: Equidad, Acceso universal, Calidad, Eficacia, Eficiencia, Seguridad, responsabilidad social, transparencia, cero tolerancias a la Corrupción.

ADMINISTRACIÓN DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES A LA NAVEGACIÓN AÉREA (AASANA)

Prestación de servicios de control y protección a la navegación aérea en todo el espacio aéreo nacional, así como la administración de aeropuertos, bajo conceptos y normas de calidad que garanticen la seguridad área contribuyendo al desarrollo e integración del país.

MISIÓN: Prestación de servicios de control y protección a la navegación aérea en todo el espacio aéreo nacional, así como la administración de aeropuertos, bajo conceptos y normas de calidad que garanticen la seguridad área contribuyendo al desarrollo e integración del país.

VISIÓN: Organización pública moderna, con gestión técnica de excelencia y calidad, que presta servicios con sistemas y equipos de tecnología satelital acorde a los planes CNS/ATM de la OACI.

RAB 107

Responsabilidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil en los aeropuertos

Responsabilidades del Administrador de Aeropuerto

El administrador de aeropuerto tiene la responsabilidad de establecer y aplicar las medidas de Seguridad de la Aviación Civil, reguladas por la Autoridad Competente, para prevenir los actos de interferencia ilícita, en coordinación con los organismos de seguridad e instituciones del Estado Plurinacional de Bolivia.

El Administrador de Aeropuerto, debe asegurarse de que en los aeropuertos bajo su administración, los servicios de seguridad de la aviación civil para el control de pasajeros, equipaje y carga cuenten con:

- Infraestructura e instalaciones adecuadas
- Equipos de comunicaciones
- Equipos de inspección de tecnología avanzada (CCTV, Equipos de Rayos X, Arcos Detectores de Metal, Detectores Portátiles de Metal y otros que considere necesario para la protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita)
- Personal con instrucción apropiada.

Responsabilidades de las Fuerzas Armadas del Estado

Las Fuerzas Armadas tienen por misión fundamental defender y conservar la independencia, seguridad y estabilidad del Estado, su honor y soberanía del país, asegurar el imperio de la constitución, garantizar la estabilidad del gobierno legalmente constituido y participar en el desarrollo integral del país.

El Ejército de Bolivia y la Fuerza Naval, cumplirán las responsabilidades descritas de la Fuerza Aérea Boliviana, en aquellos aeropuertos donde no existan unidades acantonadas de la FAB.

Responsabilidades de la Fuerza Aérea Boliviana

La Fuerza Aérea Boliviana es responsable, conforme a la Ley N° 1405 de 30 de diciembre de 1992, de:

- Asegurar la Soberanía y Defensa del espacio aéreo nacional.
- Vigilar en forma permanente y reprimir la piratería en la navegación aérea militar y civil.

- Proteger e incentivar el desarrollo de la aviación militar, civil, infraestructura, industria aeronáutica e institutos de investigación científica aeroespacial de la Nación.

La Fuerza Aérea Boliviana mediante las Direcciones Regional es de Seguridad Aeroportuaria deberá:

- Establecer los procedimientos correspondientes en el mantenimiento de la Seguridad Aeroportuaria en concordancia con los organismos gubernamentales implicados en el Consejo Nacional de Aviación Civil y en lo que respecta a sus Planes y Programas de Prevención, Contingencia, Contribuyentes y de Emergencia dentro de los Aeropuertos del Estado.
- Coordinar y establecer las políticas de Seguridad Aeroportuaria con las demás Instituciones destacadas en los aeropuertos, la DGAC, las Fuerzas Armadas, la Policía Boliviana, el Administrador de Aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo y otros involucrados
- Establecer políticas para la protección, prevención y descubrimiento de delitos, faltas y contravenciones, así como para la vigilancia y patrullaje en todas las instalaciones y áreas designadas para las actividades de la Aviación Civil.
- Coordinar con el administrador de aeropuerto la asignación de los recursos logísticos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- Ejercer el Comando y Control en la provisión de una respuesta inmediata, mediante grupos especializados en operaciones especiales antiterroristas e intervención armada, en caso de actos de interferencia ilícita, conforme a procedimientos establecidos en su Plan General de Operaciones y el Plan General de Contingencias.
- Contar con la presencia del número necesario de efectivos militares capacitados en materia de Seguridad de la Aviación civil, para desempeñar eficientemente las funciones asignadas dentro de los aeropuertos nacionales e internacionales.
- Coordinar la capacitación, entrenamiento y reentrenamiento del personal militar destinado en aeropuertos que cumpla funciones de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).
- Establecer un programa de capacitación, en coordinación con el administrador de aeropuerto, los explotadores de transporte aéreo y las demás unidades militares que cumplen funciones en los aeropuertos.
- Elaborar y establecer un manual de procedimientos militares aeroportuarios destinado a efectivizar y optimizar las funciones de seguridad dentro de los aeropuertos, tomando como referencia las normas nacionales.
- De acuerdo al Plan Nacional de Contingencias y Emergencias, se contribuirá con la elaboración, aplicación y actualización de los manuales de procedimientos.
- Elaborar y establecer un programa de simulacros y ejercicios de seguridad con la finalidad del entrenamiento y reentrenamiento del personal en materia de seguridad de la aviación civil y participar en los simulacros y ejercicios de seguridad conjuntos de cada aeropuerto.

CAPITULO VI

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (AVSEC)

En cumplimiento a la Ley de creación de AASANA N° 412 de fecha 16/10/1967, la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea, es la encargada de proveer los diferentes servicios aeronáuticos, destinados a garantizar la seguridad y protección al vuelo, así como la Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) en todos los Aeropuertos bajo su administración, servicios que se brinda en estricta aplicación a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) y regulaciones internacionales como los Anexos y Documentos de la OACI.

En ese sentido, la Unidad Nacional de Servicios Aeroportuarios - AVSEC dependiente de la Dirección Técnica Nacional, tiene como misión fundamental la implementación y aplicación del Programa de Seguridad de Aeropuerto, destinados a estandarizar procedimientos que promuevan la seguridad de la aviación civil, la salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, público en general, así como las aeronaves en tierra o en el aire e infraestructura aeroportuaria contra actos de interferencia ilícita, en conformidad a lo establecido en la RAB-107, en los aeropuertos administrados por AASANA.

OBJETIVO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (AVSEC)

AASANA asume como objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, personal en tierra y público en general en todos los asuntos relacionados con salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita, en la aviación civil.

MARCO LEGAL.

Para el presente se toma en cuenta las siguientes normativas que el Estado Plurinacional de Bolivia tiene ratificado, y del cual hace referencia a las medias de seguridad para la aplicación de Programa de Seguridad de Aeropuerto.

- Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Ley 2902 del 29 de octubre del 2004, Ley Aeronáutica.
- RAB 107, Reglamento Sobre Seguridad de la Aviación Civil – Aeropuerto
- Otras disposiciones legales.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRABAJO EN AVSEC.

Los aeropuertos Administrados por AASANA se encuentran divididos en:

- Parte Pública.- El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene acceso el público no viajero.
- Parte Aeronáutica.- El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

En ese contexto al pasar de la parte Publica a la Parte Aeronáutica el pasajero se someterá a controles e inspecciones mediante recurso humanos y materiales, con el fin de detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Se define Acto de Interferencia ilícita.

Como actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- Apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo.
- Destrucción de una aeronave en servicio.
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (sustancias) peligrosos con fines criminales.
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o recinto de una instalación de aviación civil.
- Amenaza o paralización parcial o total de los servicios aeronáuticos, que comprometan, afecten el normal funcionamiento o interfieran el acceso de un aeropuerto, aerolínea y/o ayudas a la aeronavegación, poniendo en riesgo la seguridad operacional, efectuado por personas, funcionarios u organizaciones privadas o estatales, propias o ajenas a la actividad de la aviación civil.

QUE ES UN PUNTO DE CONTROL DE ACCESO?

Punto donde se controla el movimiento de personas y vehículos en las zonas de la parte pública (sin restricciones) a la parte aeronáutica (restringidas), mismos que pueden estar situados dentro de un edificio terminal o a lo largo del perímetro del aeropuerto, para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita

RECOMENDACIONES

ARTÍCULOS PROHIBIDOS QUE NO DEBEN LLEVAR LOS PASAJEROS ANTES DE ABORDAR DE LA AERONAVE.

1. ARMAS DE FUEGO LIGERAS, ARMAS DE FUEGO Y OTROS.

- Armas de fuego de todo tipo, incluidas pistolas, revólveres, fusiles y escopetas;
- Armas de fuego de juguete, réplicas e imitaciones de armas de fuego que pueden ser confundidas con armas verdaderas;
- Piezas de armas de fuego, excluidas las miras telescópicas;
- Armas de aire comprimido y dióxido de carbono, incluyendo pistolas, armas de perdigones, fusibles y armas de balines esféricos;
- Pistolas para luces de bengala y de largada;
- Arcos, ballestas y flechas;
- Arpones y lanzas; y
- Hondas o tirachinas y catapultas.

2. ARTEFACTOS QUE CAUSAN ATURDIMIENTO.

- Artefactos para causar conmoción, tales como defensa eléctrica y bastón eléctrico;
- Máquinas golpeadoras para aturdir y matar animales; y
- Sustancias químicas inhabilitantes e incapacitadoras, gases y aerosoles, tales como aerosoles de macis, pimienta o ají seco, aerosoles ácidos y repelentes para animales y gas lacrimógeno.

3. OBJETOS PUNTIAGUDOS O CON BORDES FILOSOS.

- Objetos para cortar y desmenuzar, tales como hachas, hachuelas y cuchillas;
- Hachas y garfios para hielo;
- Navajas, cuchillos polivalentes;
- Cuchillos con hoja de más de 6 cm;
- Tijeras con hojas de más de 6 cm medidos desde el fulcro;
- Equipo para artes marciales con objetos puntiagudos o bordes filosos; y
- Espadas y sables;

4. HERRAMIENTAS DE TRABAJO.

- Palancas de hierro;
- Taladros y barrenas, que incluyen los taladros eléctricos portátiles;
- Herramientas con hojas o ejes de más de 6 cm que pueden usarse como armas, tales como destornilladores, formones;
- Sierras, incluidas las sierras eléctricas portátiles;

- Sopletes;
- Aprieta tuercas de neumáticos y pistolas neumáticas;

5. INSTRUMENTOS ROMOS.

- Bates de béisbol y softball;
- Porras y palos, tales como porras, cachiporras y clavas; y
- Equipo para artes marciales;

6. EXPLOSIVOS Y SUSTANCIAS Y DISPOSITIVOS INFLAMABLES.

- Municiones
- Fulminantes
- Detonadores y mechas.
- Replicas o imitaciones de dispositivos explosivos.
- Minas, granadas y otros artículos militares explosivos.
- Materiales de pirotecnia, incluidos fuegos artificiales.
- Cartuchos u otro tipo de envases fumígenos y Dinamita, pólvora y explosivos plásticos.

7. LÍQUIDOS Y GELES (LAG) ESPECIFICADOS EN EL TEXTO DE ORIENTACIÓN SOBRE CONTROLES DE SEGURIDAD PARA LAG.

Por su propia seguridad y la de los demás pasajeros NO facture ni transporte consigo ningún equipaje de personas desconocidas.

Los pasajeros que por motivos de salud lleven implantes (marcapasos, implantes cocleares, etc.) o aparatos como prótesis metálicas, deberán indicar su situación especial al personal de seguridad antes de pasar por los controles de seguridad, para que sean inspeccionados con un procedimiento alternativo;

Podrán solicitar una inspección en privado cuando así lo requieran.

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AAC	Administración de aviación civil
ABP	Pasajero fornido
ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos
AFS	Servicio fijo aeronáutico
AIT	Tecnología avanzada de procesamiento de imágenes
ASC	Comité de seguridad aeroportuaria
ASP	Programa de seguridad del aeropuerto
ASTP	Conjunto de material didáctico sobre seguridad de la aviación
ATC	Control de tránsito aéreo
AW	Trabajos aéreos
CBT	Instrucción por computadora
CCTV	Televisión en circuito cerrado
CMT	Equipo de gestión de crisis
COE	Centro de operaciones de emergencia
EOD	Neutralización de municiones explosivas
EDDS	Sistema de detección de artefactos explosivos
EDS	Sistema de detección de explosivos
ETD	Detección de trazas de explosivos
GA	Aviación general
HHMD	Detector de metales manual
IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
ICPO-INTERPOL	Organización Internacional de Policía Criminal
IED	Artefacto explosivo improvisado
IFALPA	Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
IFSO	Oficial de seguridad de a bordo
ISO	Organización Internacional de Normalización
LAG	Líquidos, aerosoles y geles
LEDS	Sistema de detección de explosivos líquidos
MANPADS	Sistemas portátiles de defensa antiaérea
MoU	Memorando de acuerdo
MRP	Pasaporte de lectura mecánica
MRTD	Documento de viaje de lectura mecánica
NCASC	Comité nacional de seguridad de la aviación civil
NCASP	Programa nacional de seguridad de la aviación civil
NCASTP	Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil
NCASQCP/NQCP	Programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil/ Programa nacional de control de calidad
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional

ONU	Organización de las Naciones Unidas
PIDS	Sistema de detección de intrusos en el perímetro
PoC	Punto de contacto
RCS	Declaración del contexto de riesgo
RFID	Identificación de radiofrecuencia
SARPS	Normas y métodos recomendados
SeMS	Sistema de gestión de la seguridad de la aviación
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
STEB	Bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida
TIP	Proyección de imágenes de amenaza
UPU	Unión Postal Universal
USAP	Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación
VIP	Persona muy importante
WTMD	Detector de metales de pórtico