

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

Regulaciones Aeronáuticas del Perú

RAP 108

**Medidas de Seguridad de la Aviación Civil para
los Explotadores Aéreos, Centros de
Instrucción de Aeronáutica Civil,
Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas y
Aeroclubes**

**Nueva Edición
Enmienda 1
Revisión 002**

Referencia: Anexo 17 de la OACI “Seguridad de la Aviación”
(Enmienda 18)

Anexo 6 de la OACI “Operación de aeronaves “
(Parte I – Enmienda 48)

Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y su Reglamento

INDICE

CAPÍTULO A GENERALIDADES

		108.114	Cotejo del Equipaje
108.001	Aplicación	108.115	Seguridad de la Carga Aérea y Correo
108.005	Definiciones y abreviaturas	108.116	Seguridad del COMAT / COMAIL, Artículos de Servicios en Vuelo y Artículos de Aprovisionamiento
108.010	Falsificación		
108.015	Notificación Electrónica		

CAPÍTULO B - NORMAS Y GENERALIDADES EXPLOTADORES 121 / 129 / 135

		108.117	Mercancías y Artículos de Venta Libre (duty free)
108.100	Aplicación	108.118	Equipos de Seguridad
108.101	Programa de Seguridad	108.119	Criterios de Selección del Personal de Seguridad del Explotador Aéreo
108.102	Participación en los Comités de Seguridad	108.120	Nivel de Riesgo y Estudios de Seguridad
108.103	Jefe de Seguridad y Coordinador de Seguridad	108.121	Respuesta a Situaciones de Contingencia
108.104	Seguridad y Protección de la Documentación e Información	108.122	Actividades de Control de Calidad
108.105	Seguridad de Aeronaves	108.123	Instrucción
108.106	Protección de la Cabina de Mando	108.124	Excepciones de cumplimiento aplicables a los Explotadores Aéreos que operan bajo la RAP 135.
108.107	Tratamiento de los pasajeros perturbadores		
108.108	Protección de las zonas de seguridad restringidas	108.125	Cláusula de Incumplimiento

CAPÍTULO C - NORMAS GENERALES PARA EXPLOTADORES AÉREOS: RAP 91, 133 y 137, CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL (RAP 141), ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS (RAP 145) Y AEROCLUBES

108.109	Transportes de armas de fuego en la cabina de la aeronave	108.200	Aplicación
108.110	Transporte de Armas de Fuego por Parte del Pasajero	108.205	Explotadores Aéreos que operan bajo la RAP 91, 133 o 137
108.111	Transporte de Personas Sometidas a Procesos Judiciales o Administrativos	108.210	Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas
108.112	Seguridad del Equipaje de Bodega		
108.113	Seguridad del Equipaje Diferido (Rush)		

108.215 Centros de Instrucción de
Aeronáutica Civil y
Aeroclubes

CAPÍTULO D - CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR AÉREO

108.300 Aplicación

108.305 Proceso de Certificación

108.310 Validez del certificado del
personal de seguridad del
explotador aéreo

108.315 Evaluaciones

108.320 Suspensión del certificado

108.325 Revocación de la
Certificación del Personal
de Seguridad Explotador
Aéreo

APÉNDICES

APÉNDICE 1 - EQUIPOS DE SEGURIDAD

APÉNDICE 2 - DISEÑO DE SISTEMAS DE INSPECCIÓN DE EQUIPAJES DE BODEGA

CAPÍTULO A: GENERALIDADES

108.001 Aplicación

(a) La RAP 108 dispone las normas en materia de seguridad de la aviación, aplicables a los Explotadores Aéreos que operan bajo las RAP 91, 121, 129, 133, 135 y 137, así también esta norma es aplicable a los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (RAP 141), Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (RAP 145), así como a los Aeroclubes.

(b) Todo Explotador Aéreo debe desarrollar en su programa de seguridad aprobado por la DGAC, los requisitos aplicables descritos en la presente regulación según corresponda.

Nota: Para el desarrollo de los procedimientos requeridos en la presente regulación, se debe tener en consideración los aspectos establecidos en la documentación de orientación emitida por la DGAC. El Explotador Aéreo puede proponer variaciones a los aspectos establecidos en la documentación de orientación y podrán ser aceptados, previa evaluación de la DGAC.

(c) La presente regulación será revisada periódicamente por la DGAC, siempre que cualquiera de las siguientes situaciones amerite la necesidad de cambios en el presente programa:

- (1) Cambios efectuados en las normas del Anexo 17 al Convenio de Aviación Civil Internacional, implementadas con posterioridad a la aprobación del PNSAC.
- (2) Como resultado de los controles de calidad efectuados por la DGAC o como parte de un proceso de mejora continua del contenido de las regulaciones.
- (3) Como resultado de las evaluaciones efectuadas con posterioridad a un acto de interferencia ilícita registrado en el territorio peruano o en el extranjero.
- (4) Como resultado de los hallazgos comunicados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) al término de una auditoría del programa universal de auditorías en seguridad de la aviación civil (USAP).

108.005 Definiciones y abreviaturas

(a) Las definiciones que figuran a continuación están relacionados al contenido de la presente regulación:

(1) **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:

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

(2) **Aeródromo (aeropuerto).** - Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcial a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

(3) **Aeronave.** - Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

(4) **Aeronave en servicio.** - Una aeronave se encuentra en servicio, desde que el personal en tierra, personal de mantenimiento o la tripulación comienza las operaciones de preparación para un determinado vuelo, incluyendo el tiempo de movimiento en tierra, despegue, aterrizaje y todo el tiempo en que la aeronave se encuentre en vuelo.

(5) **Agente de Tráfico.** - Personal propio o contratado del Explotador Aéreo que realiza cualquiera de las siguientes tareas o funciones:

Emite el boleto y/o tarjeta de embarque al pasajero.

Acepta el equipaje de bodega en representación del Explotador Aéreo.

(6) **Alerta de Bomba.** - Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o el descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeródromo o en una instalación de aviación civil.

(7) **Área de Clasificación de Equipaje.** - Espacio ubicado dentro de la zona de seguridad restringida en el que se clasifica el equipaje de acuerdo al vuelo luego de haber sido inspeccionado.

(8) **Área de Descarga de Armas de Fuego.** - Área ubicada dentro o fuera del terminal de pasajeros, cerrada con barreras físicas y no expuesta a la vista del público.

(9) **Arma de Fuego.** - Dispositivo destinado a propulsar (disparar) uno o múltiples proyectiles con el fin de causar daño.

(10) **Artículos de Aprovisionamiento.** - Alimentos, agua y bebidas destinados a ser consumidos por parte de los pasajeros y la tripulación, y también otros artículos tales como vajillas, utensilios, etc.

(11) **Artículos de servicios en vuelo.** - Artículos destinados a ser utilizados por parte de los pasajeros durante el vuelo para fines de entretenimiento (Ej. Periódicos, revistas, videos, audífonos) o confort (Ej. Mantas, almohadas) o para la venta (Ej. Artículos de Duty Free).

(12) **Artículos Prohibidos.** - Artículos que, en el contexto específico de la seguridad de la aviación, están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones y el público, y en consecuencia están prohibidos de ser transportados en la cabina o bodega de la aeronave.

(13) **Auditoría de Seguridad.** - Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos aplicables de la normativa aplicable de seguridad de la aviación.

(14) **Bag Tag.** - Véase definición de Etiqueta de equipaje.

(15) **Carga.** - Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los artículos de aprovisionamiento, artículos de servicio en vuelo y el equipaje de bodega y de mano.

(16) **Carga y correo de alto riesgo.** - La carga o correo que, según información de inteligencia específica, se considera que constituye una amenaza para la aviación civil o presenta anomalías o indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha.

(17) **Certificación.** - Proceso de evaluación formal y de confirmación, realizado por la DGAC a fin de comprobar si una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las tareas y/o funciones de instructor o personal asignado a realizar operaciones de inspección.

(18) **COMAIL.** - Abreviatura de correo, documentos o folletos de una empresa aérea enviado dentro de su red de estaciones.

(19) **COMAT** - Abreviatura de materiales, provisiones, suministros y repuestos de una empresa aérea enviados dentro de su red de estaciones.

(20) **Control de Acceso.** - La utilización de medios para asegurarse que las personas y/o vehículos son los titulares de una tarjeta de identificación de la entidad regulada para ingresar a una ZSR del aeropuerto o están autorizados para ingresar a una ZSR bajo su administración.

(21) **Control de Seguridad.** - Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

(22) **Correo.** - Correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a la normatividad aplicable.

(23) **Cotejo del Equipaje.** - Actividad destinada a asegurar que el equipaje de bodega transportado en una aeronave pertenece a un pasajero que viaje en la misma aeronave.

(24) **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. (Cuando se refiera a Lenguaje corporal, se refiere a comportamiento)

(25) **Directiva de Seguridad de la Aviación.** - Conjunto de disposiciones de seguridad de la aviación emitidas por la DGAC a través de la DSA, que establecen aspectos específicos y medidas de seguridad de la aviación. Estas disposiciones deben ser cumplidas obligatoriamente por las entidades reguladas.

(26) **Documentos de Transporte.** - Documentos emitidos y utilizados por el explotador aéreo para la aceptación y transporte de los pasajeros, tripulación, equipajes y carga, como son: Carta de porte aéreo, guía aérea, billete de pasajes, tarjeta de embarque de pasajeros, etiquetas para el equipaje y la carga, formatos de declaración general de la tripulación, documentos relativos al peso y balance, listados de pasajeros y de carga.

(27) **Documento de Viaje.** - Documento que permite la identificación de un pasajero durante el proceso de transporte aéreo, tales como Pasaporte, salvoconducto, documento de identidad u otro que sea establecido en la normativa aplicable y que sea utilizado por el titular legítimo.

(28) **Ejercicio Controlado.** - Actividad destinada a verificar la efectividad de las medidas de seguridad descritas en su programa de seguridad aprobado por la DGAC, basado en los procedimientos incluidos en su programa interno de control de calidad aprobado por la DGAC; limitado al alcance de las actividades o tareas bajo su responsabilidad.

(29) **Ejercicio de Mesa.** - Revisión de un procedimiento del plan de contingencia que describe las respuestas a un acto de interferencia ilícita. Esta revisión comprende la lectura del procedimiento y posterior opinión de los participantes con respecto a las responsabilidades, acciones de respuesta y de comunicación antes, durante y después del acto de interferencia ilícita.

(30) **Ejercicio Práctico.** - Simulacro de un acto de interferencia ilícita controlado y planificado por una entidad regulada. Este ejercicio incluye la ejecución de las acciones de respuesta para el acto de interferencia ilícita simulado. La ejecución del ejercicio no debe interrumpir el desarrollo de las actividades aeronáuticas del aeródromo, y la entidad regulada debe evitar la participación de personas ajenas al simulacro.

(31) **Entidad Regulada.** - Persona natural o jurídica que debe cumplir con la normativa aeronáutica aplicable a su operación y/o posee un certificado o autorización emitida por la DGAC. Entre las entidades reguladas se encuentran el explotador aéreo, el operador de aeródromo, el servicio especializado aeroportuario, el agente acreditado, la organización de mantenimiento aprobada, el centro de instrucción de aeronáutica civil, el proveedor de servicios de tránsito aéreo e Instructores certificados en materia de seguridad de la aviación y mercancías peligrosas.

(32) **Entrevista de Seguridad.** - Actividad realizada por el personal de seguridad o personal de tráfico del explotador aéreo, propio o tercerizado, que implica realizar preguntas al pasajero basado en el historial del documento de viaje, la cantidad y el contenido del equipaje (de mano y/o de bodega) y en los datos del sistema de reservas o boleto aéreo, observando el comportamiento y el lenguaje corporal de dicho pasajero. Esta actividad también incluye la evaluación de los documentos de viaje presentados por el pasajero, respecto a su autenticidad y titularidad.

(33) **Equipaje.** - Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

(34) **Equipaje de Bodega.** - Equipaje a ser transportado en la bodega de una aeronave.

(35) **Equipaje de Mano.** - Equipaje a ser transportado en la cabina de una aeronave.

(36) **Equipaje de Transbordo.** - Equipaje de bodega que se transborda de la aeronave de un explotador a otra aeronave del mismo u otro explotador durante el viaje del pasajero.

(37) **Equipaje Diferido (Rush).** - Equipaje separado del pasajero por los motivos descritos en la normativa aplicable y el titular de dicho equipaje no se encuentra a bordo de la aeronave, el cual ha sido sometido a una inspección antes de su transporte.

(38) **Equipaje en Tránsito.** - Equipaje de bodega que permanece en la aeronave y no es desembarcado, pues será trasladado en la misma aeronave. Dicho equipaje ha sido sometido a una inspección en el punto de origen.

(39) **Equipaje no acompañado (facturado).** - Véase definición de equipaje de bodega.

(40) **Equipaje no Identificado.** - Equipaje que se encuentra en un aeródromo, con o sin etiqueta, y que ningún pasajero recoge en el aeródromo o cuyo propietario no puede ser identificado.

(41) **Equipaje no Reclamado.** - Equipaje que llega al aeródromo y que ningún pasajero recoge ni reclama.

(42) **Equipo de Detección de Trazas.** - Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaces de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma ante la presencia de materiales explosivos en un equipaje u otros elementos sujetos a análisis.

(43) **Equipo de Seguridad.** - Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un proceso o sistema de inspección.

(44) **Equipo EDS.** - Máquina de detección de explosivos que emite rayos X y cuenta con un algoritmo que le permite la detección automática de explosivos.

(45) **Estado de Matrícula.** - Estado en el cual está matriculada la aeronave.

(46) **Etiqueta de Equipaje.** - Etiqueta que sirve para identificar al equipaje y que debe ser colocado al equipaje en el momento de su aceptación por el Explotador Aéreo para ser transportado en la bodega de la aeronave. Los datos mínimos a incluirse en la etiqueta de equipaje son: número de la etiqueta, nombres del pasajero, código de los aeródromos de origen y destino y peso del equipaje.

(47) **Evidencia.** - Registro escrito o electrónico que demuestre el cumplimiento de un requisito de la normativa aplicable de seguridad de la aviación.

(48) **Evidenciar.** - Acción de proporcionar evidencia.

(49) **Expedidor.** - El originador de la carga para el transporte por vía aérea que ha establecido una relación comercial con un agente acreditado o un explotador de aeronaves.

(50) **Explotador Aéreo Internacional.** - Toda empresa que opera bajo la RAP 129.

(51) **Explotador Aéreo Nacional.** - Todo Explotador Aéreo certificado por la DGAC que opera bajo la RAP 135 y/o RAP 121.

(52) **Facturación por grupos.** - Proceso por el cual, un representante o pasajero delegado por un grupo de pasajeros presenta para la facturación, el equipaje de bodega de todos los pasajeros del grupo.

(53) **Incumplimiento crítico de seguridad.** - Todo incumplimiento de una norma en materia de seguridad de la aviación aplicable a la operación del explotador aéreo o a los procedimientos establecidos en su PSEA, relacionada con controles críticos de seguridad de la aviación que incluyen:

- (i) La inspección y protección del equipaje de bodega.
- (ii) La inspección y protección de la carga.
- (iii) El control de acceso a las áreas restringidas donde almacena su carga, después de que esta fue inspeccionada.
- (iv) La seguridad de sus aeronaves.

(54) **Imprevisibilidad.** - La aplicación de controles 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.

(55) **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 actos de interferencia ilícita.

Nota. — Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones.

(56) **Inspección de Seguridad.** - Examen con o sin previo aviso de la efectividad de la implementación de medidas específicas de seguridad de la aviación.

(57) **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.

(58) **Instrucción.** - Proceso por el cual se provee conocimientos teóricos y/o prácticos para contribuir al desarrollo de competencias y al cambio de actitud en cada individuo.

(59) **Instructor.** - Persona natural que cuenta con un certificado de instructor en materia de seguridad de la aviación y/o mercancías peligrosas vigente otorgado por la DGAC, quien ha demostrado tener las competencias de conocimiento y técnicas pedagógicas a través de un proceso de certificación establecido por la DGAC.

(60) **Mando del COE.** - Persona responsable de la conducción y liderazgo del Centro de Operaciones de Emergencia.

(61) **Manifiesto del Equipaje de Bodega.** - Documento elaborado por el Explotador Aéreo que da fe que todo equipaje cargado en la aeronave es para ese vuelo y que este ha sido sometido a todas las medidas de seguridad aplicables, establecidas en la presente norma (Incluyendo la inspección del equipaje, su custodia y protección, cotejo, etc.), antes de la maniobra de empuje de la aeronave.

(62) **Mercancías.** - Véase definición de carga.

(63) **Mercancías Peligrosas.** - Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o que esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

(64) **Mostrador de Facturación.** - Área del terminal de pasajeros del aeródromo en la cual, el Explotador Aéreo acepta el equipaje de bodega de los pasajeros y/o miembros de la tripulación.

(65) **Normativa aplicable.** - Entiéndase por normativa aplicable a La Ley N° 27261 y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N°050-2001-MTC, La Ley N°28404 y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N°007-2006-MTC, el PNSAC, el PNCC, el PNISAC, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, Las Normas Técnicas Complementarias y otras normas emitidas por la DGAC.

(66) **Oficial de Seguridad de a Bordo.** - Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y del 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.

(67) **Operador del Aeródromo.** - Es la persona Natural o Jurídica consignada en la autorización de funcionamiento del aeródromo emitida por la DGAC.

(68) **Panel de Servicio.** - Punto de acceso externo de la aeronave utilizado para proveer servicios a las aeronaves, tales como agua, lavabo, toma corriente de tierra y otros compartimientos de servicio que tienen paneles externos.

(69) **Parte Aeronáutica.** - Área de movimiento de un aeródromo y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

(70) **Parte Pública.** - Área de un aeródromo y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero.

(71) **Pasajero de Origen.** - Pasajero que ingresa a la zona estéril desde la parte pública.

(72) **Pasajero en Transbordo.** - Pasajero que arriba a un aeródromo y desembarca de una aeronave, con la finalidad de abordar el mismo vuelo u otro vuelo en dicho aeródromo.

(73) **Pasajero en Tránsito.** - Pasajero que sale de un aeródromo en el mismo vuelo en que llegó, sin abandonar la aeronave en la cual arribó.

(74) **Pasajero Perturbador o Insubordinado.** - Persona que comete a bordo de una aeronave civil, cualquiera de los actos descritos en el artículo 13.4 del Reglamento de la Ley N°28404.

(75) **Persona Deportada.** - Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

(76) **Persona No Admisibile.** - Persona a quien la Superintendencia Nacional de Migraciones le rehúsa el ingreso a territorio peruano o a quién le ha sido rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes. Esta persona también es conocida como tripulante o pasajero no admitido.

(77) **Plan de Contingencia.** - Plan que incluye las medidas y procedimientos a adoptar ante eventos definidos como actos de interferencia ilícita, el mismo que será aprobado por la DGAC.

(78) **Plataforma.** - Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

(79) **Precinto de Seguridad.** - Artículo que muestra evidencias o signos exteriores visibles cuando ha sido manipulado o removido. Posee una numeración única y permanente, no es reutilizable y además es resistente a las condiciones climáticas.

(80) **Procedimiento.** - Desarrollo secuencial o narrativo de actividades con un objetivo, que incluye por lo menos la referencia de la persona responsable de realizar y controlar estas actividades, así como los registros que evidencian el cumplimiento del objetivo.

(81) **Programa de Control de Calidad Interno.** - Documento que describe las responsabilidades y actividades a ejecutar para validar la eficacia de su programa de seguridad aprobado por la DGAC.

(82) **Programa de Seguridad.** - Documento requerido a una entidad regulada aplicable, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que comprende las medidas de seguridad, para

proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, así como otros aspectos en materia de seguridad de la aviación, de acuerdo a lo establecido en la normativa aplicable.

(83) **Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.** - Documento emitido y aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que tiene como objetivo estandarizar el proceso de selección e instrucción del personal en materia de seguridad de la aviación, aplicable a las entidades reguladas.

(84) **Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.** - Organización que cuenta con la autorización de la DGAC para proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

(85) **Prueba de Operatividad.** - Ensayo ejecutado de acuerdo a la normativa aplicable, a fin de verificar si los equipos de seguridad satisfacen y mantienen los requisitos de detección y de actuación esperados.

(86) **Prueba de Seguridad.** - Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita, la misma que es llevada a cabo por la DGAC.

(87) **Puesto de Estacionamiento de Aeronave.** - Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

(88) **Puesto de Inspección de Pasajeros.** - Área donde se realizan las tareas de control de acceso e inspección de tripulaciones, pasajeros y su equipaje, usuarios con tarjetas de identificación, pertenencias de los usuarios, bienes, mercancías que se dirigen hacia la zona estéril del aeródromo.

(89) **Puesto de Presentación.** - Lugar donde se realiza la entrega del equipaje de bodega por parte del pasajero al Explotador Aéreo.

(90) **Puesto de Seguridad.** - Área donde se realiza el control de acceso y la inspección de vehículos, mercancías, bienes, usuarios con tarjeta de identificación y artículos que lleven consigo dichos usuarios antes de permitirles el acceso a la zona de seguridad restringida del aeródromo.

(91) **Puesto de Vigilancia.** - Instalación destinada al personal de vigilancia contratado por el Operador del Aeródromo, que cuenta con la infraestructura, los equipos de comunicación e iluminación de acuerdo a los requisitos de la normativa aplicable.

(92) **Punto Vulnerable.** - Toda instalación de un aeródromo o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeródromo.

(93) **Revocación.** - Cancelación del certificado del instructor, que impide a su titular otorgar instrucción en seguridad de la aviación y/o mercancías peligrosas por el resto de la vigencia del certificado.

(94) **Sabotaje.** - Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

(95) **Seguridad de la Aviación.** - 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.

(96) **Servicio Especializado Aeroportuario.** - Son los servicios prestados dentro y fuera de la plataforma por operadores de servicios aeroportuarios, vinculados a servicios prestados directamente a aeronaves o con ocasión del transporte aéreo y cuando para su ejecución se utilizan equipos e infraestructura especializada.

(97) **Sistema TIP.** - Programa (software) que proyecta imágenes ficticias de artículos amenaza (pistolas, cuchillos, artefactos explosivos improvisados o sus componentes, etc.) dentro de la imagen de rayos X de un equipaje o bulto real que se está examinando o se incluye un equipaje o bulto virtual donde se incluye un artículo amenaza.

(98) **Sistema de Seguridad de la Aviación Civil.** - Conjunto de actividades que deben realizar todas las entidades que se encuentran inmersas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil para asegurar la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

(99) **Suspensión.** - Interrupción temporal de las facultades que se otorgan al amparo

de una certificación de instructor o personal de seguridad en seguridad de la aviación y/o mercancías peligrosas.

(100) **Tarjeta de Embarque.** - Documento (electrónico o físico) expedido por el explotador aéreo a los pasajeros que se transportarán en sus vuelos.

(101) **Tarjeta de Identificación.** - Tarjeta expedida por parte del Operador del Aeródromo de acuerdo a los requisitos de la normativa aplicable. Esta tarjeta de identificación debe contar con medidas de seguridad que dificulten su adulteración o falsificación.

(102) **Verificación de Antecedentes.** - Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes penales, y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona de conformidad con la legislación nacional.

(103) **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.

(104) **Zona Estéril.** - Espacio que media entre un puesto de inspección de pasajeros y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado por el Operador del Aeródromo.

(105) **Zona de Seguridad Restringida.** - Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo y otras identificadas en la normativa aplicable como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad.

(b) Abreviaturas

- | | |
|--------------------|--|
| (1) CBT | Computer based Training (Entrenamiento basado en la computadora) |
| (2) CCTV | Circuito Cerrado de Televisión. |
| (3) COE | Centro de Operaciones de Emergencias. |
| (4) CONASAC | Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. |

- (5) **DGAC** Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (6) **DSA** Dirección de Seguridad Aeronáutica
- (7) **EDS** Sistema de detección de explosivos (Explosives Detection System)
- (8) **ETD** Equipo de Detección de Trazas
- (9) **MTC** Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- (10) **NTC** Norma Técnica Complementaria
- (11) **PCCI** Programa de Control de Calidad Interno.
- (12) **PNCC** Programa Nacional de Control de Calidad.
- (13) **PNP** Policía Nacional del Perú.
- (14) **PNSAC** Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (15) **PNISAC** Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.
- (16) **PSA** Programa de Seguridad del Aeródromo.
- (17) **PSEA** Programa de Seguridad del Explotador Aéreo.
- (18) **RAP** Regulación Aeronáutica del Perú.

- (19) **SEA** Servicio Especializado Aeroportuario.
- (20) **TIP** Threat Image Projection (Proyección de imágenes amenaza)
- (21) **ZSR** Zona de Seguridad Restringida.

108.010 Falsificación

(a) Todo Explotador Aéreo que presente declaraciones y/o documentación falsa, adulterada o fraudulenta para demostrar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente norma, será sometido al proceso sancionador de la Junta de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, así como que también se procederá de acuerdo a lo señalado en la Ley de Procedimiento Administrativo General (Ley 27444).

108.015 Notificación Electrónica

(a) El explotador aéreo puede enviar a través del portal web de la DGAC (Extranet), las respuestas a las notificaciones emitidas por la DGAC como resultado de una prueba de seguridad, inspección o auditoría, incluyendo los planes de acciones correctivas. El momento de recepción del envío de las respuestas será registrado en el portal web, lo cual servirá como referencia respecto al cumplimiento del envío de la respuesta dentro del plazo otorgado por la DGAC.

CAPÍTULO B - NORMAS Y GENERALIDADES EXPLOTADORES 121 / 129 /135

108.100 Aplicación

El presente capítulo establece normas en materia de seguridad aplicables a los Explotadores Aéreos que operan bajo las RAP 121, RAP 129 y RAP 135.

108.101 Programa de Seguridad

(a) Todo Explotador Aéreo debe elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad (PSEA) escrito, el mismo que **debe** incluir los requisitos establecidos en la presente regulación, dicho Programa será enviado a la DGAC para su revisión y de encontrarse conforme, éste será aprobado por la DGAC.

(b) Para cumplir con lo descrito en el párrafo anterior, el explotador aéreo 129 **puede elegir cualquiera** de las siguientes opciones:

(1) Presentar ante la DGAC un PSEA para su aprobación, el mismo que **debe** incluir los requisitos establecidos en la presente regulación y demás normas aplicables. Para este caso, el explotador aéreo puede tomar como referencia el programa modelo desarrollado por la DGAC, o;

(2) Presentar ante la DGAC el PSEA aprobado o autorizado por la autoridad de aviación civil del estado de explotador. Al respecto, dicho documento **debe** encontrarse en idioma español y será revisado por la DGAC. En caso de que este documento no cumpla con algún requisito exigido por el estado peruano, el explotador aéreo **debe** desarrollar y presentar ante la DGAC los procedimientos complementarios que permitan el cumplimiento de los requisitos nacionales.

(c) Todo Explotador Aéreo que cuente con un Programa de Seguridad aprobado **debe**:

(1) Distribuir las partes pertinentes del PSEA a las entidades reguladas que realizan funciones o tareas asignadas en seguridad de la aviación, en su representación, **estableciendo** controles para su protección y distribución.

(2) Distribuir las partes pertinentes del contenido del PSEA a las personas que tengan la necesidad de conocerlo para ejecutar actividades o tareas establecidas en este PSEA o a las personas que tengan la función de supervisar y controlar la ejecución de tales actividades o tareas descritas en el mismo PSEA.

(d) En caso de que su PSEA se encuentre en formato digital, este **debe** poder leerse sin dificultad.

(e) Todo Explotador Aéreo **debe** incluir en su PSEA los procedimientos de seguridad que le son exigidos en la presente regulación.

(f) Todo Explotador Aéreo **debe** de modificar o enmendar su PSEA, cuando se identifique tal necesidad a partir de:

(1) Los resultados de sus actividades de control de calidad aplicadas en cumplimiento de su PCCI.

(2) Cambios en la normativa nacional en materia de seguridad de la aviación.

(3) De un requerimiento de la DGAC.

(g) Cuando la DGAC le disponga a los Explotadores Aéreos la necesidad de realizar una enmienda, corrección o modificación de su PSEA aprobado, estos tendrán un plazo no superior a los sesenta (60) días, a partir de la fecha de la comunicación, para presentar dicho documento a la DGAC para su aprobación, salvo se determine una fecha diferente en el documento de comunicación.

(h) Todo Explotador Aéreo **será** sujeto a inspecciones de seguridad, auditorías de seguridad, investigaciones de seguridad y pruebas de seguridad por parte de la DGAC, con la finalidad de verificar el cumplimiento de la normativa aplicable en materia de seguridad de la aviación, debiendo brindar toda la información solicitada por la DGAC a través de sus inspectores acreditados.

108.102 Participación en los Comités de Seguridad.

(a) Todo Explotador Aéreo **debe** participar del CONASAC, cuando este sea convocado por la DGAC.

- (b) Todo Explotador Aéreo **debe** designar a por lo menos una persona, para que asista en su representación ante la convocatoria de los comités de seguridad de los aeródromos, donde lleve a cabo operaciones y asegurar que tal persona asista al referido comité.
- (c) Todo Explotador Aéreo, cuando identifique oportunidades de mejora, así como vulnerabilidades relativas al contenido del PSA y/o a los procesos o medidas de seguridad aplicadas en el aeródromo, donde lleva a cabo su operación, debe proponerle al operador del aeródromo con la anticipación debida, su discusión en el comité de seguridad del aeródromo.

108.103 Jefe de Seguridad y Coordinador de Seguridad.

- (a) Todo Explotador Aéreo debe designar un Jefe de Seguridad y su reemplazo, que cumplan con los requisitos establecidos en la presente regulación, quien será el responsable de aplicar y verificar el cumplimiento del PSEA aprobado. El reemplazo del Jefe de Seguridad será la persona designada por el explotador aéreo para cubrir las funciones del Jefe de Seguridad a falta de éste.
- (b) La designación del Jefe de Seguridad y su reemplazo debe ser comunicada a la DGAC, a través de la mesa de partes del MTC o a través de la extranet de la DGAC, en un plazo no superior a los cinco (05) días de haberse realizado, así mismo esta designación debe incluir el nombre del jefe de seguridad y su reemplazo así como una descripción de la manera en la cual se le contactará en cualquier momento durante las veinticuatro (24) horas del día.
- (c) el Jefe de Seguridad debe contar con una experiencia de dos (02) años mínimo realizando cualquiera de las tareas de seguridad de la aviación establecidas en un programa de seguridad aprobado por la DGAC o realizando cualquier actividad de control de calidad de un programa de seguridad.
- (d) El Jefe de Seguridad y su reemplazo **debe** servir como contacto principal del Explotador Aéreo para efectos de las actividades inherentes a la seguridad y las comunicaciones con la DGAC.

(e) Todo Explotador Aéreo debe:

- (1) Designar un Coordinador de Seguridad en Tierra, quién supervise la aplicación del PSEA de manera presencial durante las operaciones aéreas.
- (2) Designar al piloto al mando como Coordinador de Seguridad en Vuelo quien será el encargado de que se cumplan los procedimientos de seguridad estipulados en su programa de seguridad.

108.104 Seguridad y Protección de la Documentación e Información.

- (a) Todo Explotador Aéreo debe aplicar y establecer en su PSEA un procedimiento para proteger, controlar y custodiar la información delicada de seguridad de la aviación tal como:
- (1) Los resultados de las evaluaciones de riesgo de seguridad de la aviación, realizados por el explotador aéreo.
 - (2) Documentos de transporte.
 - (3) Su Programa de Seguridad.
 - (4) Su programa de control de calidad interno y cualquier informe de las actividades aplicadas en atención a este programa, incluyendo los resultados de los ejercicios controlados.
 - (5) Su plan de contingencia, incluyendo los resultados de los ejercicios de contingencia realizados.
 - (6) Los informes y resultados de las pruebas ejecutadas por la DGAC.
 - (7) Cualquier Informe y/o documento donde se describan vulnerabilidades de los aeródromos, las operaciones aéreas, sistemas de navegación aérea o del sistema de seguridad de la aviación civil.
 - (8) Cualquier reporte, informe, grabación, filmación y cualquier otro documento relacionado con un acto de interferencia ilícita.
 - (9) Los programas modelos, instructivos, documentación de orientación y otros lineamientos relativos al manejo de crisis y preparación de planes de contingencia y otros emitidos por la DGAC, en materia de seguridad de la aviación.

(10) Cualquier otra información o registro de naturaleza sensible en atención a lo requerido en el artículo 4.6 del reglamento de la ley 28404 o la que haga sus veces.

(b) Todo Explotador Aéreo debe implementar medidas para proteger sus sistemas de tecnología de la información, las comunicaciones y datos críticos, contra interferencias ilícitas o no autorizadas, en función a una evaluación de riesgos llevada a cabo por ellos mismos. Toda interferencia ilícita o acceso no autorizado a los sistemas de tecnología de la información, las comunicaciones y datos críticos de los explotadores aéreos, deben ser notificados a la DGAC dentro de las ocho (8) horas siguientes a la detección. La notificación se debe realizar a través del portal web DGAC.

(c) Las medidas a las que se hace referencia en el párrafo anterior, deben estar orientadas a proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas y/o datos críticos del Explotador Aéreo, e incluir entre otras cosas, características de seguridad en el diseño, separación de redes y protección o limitación de las capacidades de acceso remoto, de acuerdo a los resultados de una evaluación de riesgos.

(d) Todo Explotador Aéreo debe someter a una verificación de antecedentes penales, al personal propio o contratado que tenga acceso a la información reservada, delicada o sensible de seguridad de la aviación (ej. PSEA, evaluaciones de riesgo, información de inteligencia, etc.) del explotador aéreo, antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dicha información. A través de esta verificación se debe confirmar que éste personal no ha sido declarado culpable y condenado en cualquier jurisdicción por los delitos establecidos en el párrafo 108.119 (d) de la presente regulación.

108.105 Seguridad de Aeronaves.

(a) Todo Explotador Aéreo debe realizar una inspección de seguridad de sus aeronaves en los siguientes casos:

(1) Cuando la aeronave se incorpora al servicio después de salir de un área de mantenimiento y después de

haber sido sometida a una actividad de mantenimiento que implique el traslado de la aeronave a un área de mantenimiento específica (Ej. Check "C" en un hangar).

(2) Cuando el PSEA del explotador aéreo lo establezca.

(b) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que las inspecciones de seguridad de las aeronaves, incluyan la revisión minuciosa del interior y del exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

(c) Todo Explotador Aéreo que realice vuelos internacionales de transporte de pasajeros, debe realizar una verificación de seguridad de sus aeronaves en servicio. Esta verificación de seguridad, debe incluir la revisión del interior de la aeronave y de los compartimientos a las que el pasajero pueda haber tenido acceso, así como la bodega, a fin de confirmar que no se ha colocado en la aeronave objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artículos, sustancias o artefactos peligrosos.

(d) Se considera que una aeronave ha quedado desatendida, si una persona ingresa a una aeronave que ya inició su proceso de preparación para el inicio de su vuelo sin ser sometida a un control de acceso de conformidad con lo señalado a su PSEA. En estos casos las áreas de las aeronaves a las que la persona ingresó sin ser sometida a tal control, deben ser sometidas a una nueva verificación de seguridad o inspección de seguridad según corresponda.

(e) Todo Explotador Aéreo debe desarrollar y aplicar en su PSEA un procedimiento para llevar a cabo la inspección y verificación de sus aeronaves.

(f) El procedimiento a ser establecido por los Explotadores Aéreos en su PSEA, para llevar a cabo la inspección y verificación de sus aeronaves debe incluir por lo menos lo siguiente:

(1) Áreas de la aeronave que han de ser verificadas y/o inspeccionadas.

- (2) Una declaración escrita en el procedimiento que indique, la obligación del llenado completo de las listas de verificación, inmediatamente sea posible, al término de la ejecución de la verificación y/o inspección de seguridad de la aeronave, según corresponda, así como;
- (3) Una declaración escrita en el procedimiento, que indique que se debe notificar de manera escrita o verbal al Piloto al Mando al finalizar una verificación y/o inspección de seguridad de la aeronave.
- (4) Una declaración escrita en el procedimiento, que indique la necesidad de mantener los registros de verificación o inspección de seguridad de la aeronave, de acuerdo a lo establecido en la presente Regulación.
- (5) La designación de la categoría del personal responsable de hacer la inspección o verificación de seguridad de la aeronave. (Ej. Tripulación de Cabina, Oficiales de Seguridad, etc.)
- (g) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que el personal responsable de realizar la inspección o verificación de seguridad de la aeronave haya culminado de manera satisfactoria su instrucción teórica y entrenamiento práctico en el trabajo de acuerdo al programa de instrucción establecido en su PSEA.
- (h) Cuando la verificación o inspección de seguridad de la aeronave inicia, se encuentra en proceso o ha culminado, el explotador aéreo, es responsable de prevenir o evitar hasta la salida de la aeronave:
- (1) El ingreso de personas (distinto a pasajero o tripulación), no autorizadas o que no han sido sometidas a un control de acceso a las áreas del interior de la aeronave, incluyendo las bodegas de la aeronave.
 - (2) El ingreso de personas (distinto a pasajero o tripulación) al interior de la aeronave, incluyendo las bodegas de la aeronave, sin que éstas hayan sido sometidas a una inspección física (Cuando sea requerido por su PSEA) o personas que no se encuentren escoltadas en todo momento, a fin de evitar que coloquen un artículo prohibido en las áreas ya inspeccionadas o verificadas, según corresponda.
- (i) Todo Explotador Aéreo debe mantener los registros de verificación e inspección, de seguridad de sus aeronaves, por un periodo no menor a quince (15) días, desde la fecha que fue realizada. Tales registros deben incluir la siguiente información:
- (1) Fecha de la verificación o inspección de seguridad de la aeronave;
 - (2) El número del vuelo y matrícula de la aeronave;
 - (3) Hora de inicio y término de la verificación o inspección de seguridad de la aeronave;
 - (4) Áreas inspeccionadas o verificadas; y
 - (5) Permitir identificar a las personas que ejecutaron la actividad.
- (j) Cuando el explotador aéreo realice operaciones internacionales en tránsito de pasajeros, debe cumplir con lo siguiente:
- (1) Llevar a cabo lo descrito en el procedimiento establecido en su PSEA, para este evento, a fin de asegurar que los pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito no dejen artículos prohibidos a bordo de la aeronave. En el caso de que se detecte un artículo o equipaje no identificado por los pasajeros o tripulantes como propio a bordo de la aeronave, asegurar que este artículo o equipaje sea retirado de la aeronave o tratado de forma apropiada antes de la salida de la aeronave.
 - (2) Asegurar que los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo de la aeronave, cuenten con una reserva y sean los titulares de la misma para continuar su viaje en la misma aeronave.
 - (3) Incluir en su PSEA, un procedimiento para cumplir con lo citado en el presente literal.
- (k) Todo Explotador Aéreo debe notificar a la PNP, en caso de sospecha o detección de artefactos explosivos en su aeronave, identificados durante el proceso de inspección o verificación de seguridad de la aeronave.
- (l) Todo Explotador Aéreo debe proteger la aeronave contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comienza la verificación o inspección de seguridad de la aeronave, hasta su salida.

(m) Cuando una aeronave se encuentre en servicio, el Explotador Aéreo debe:

Vuelo Internacional	Vuelo Nacional (Doméstico)
<p>(1) Confirmar que toda persona que ingrese al círculo de seguridad de la aeronave, se encuentre autorizada por el explotador aéreo de acuerdo a lo establecido en la norma, para ingresar a dicha zona y asegurar que la persona sea titular de una tarjeta de identificación vigente emitida por el operador del aeródromo o sea titular de un carnet de Inspector de DGAC.</p>	<p>1) Confirmar que toda persona que ingrese al círculo de seguridad de la aeronave, se encuentre autorizada por el explotador aéreo de acuerdo a lo establecido en la norma, para ingresar a dicha zona y asegurar que la persona sea titular de una tarjeta de identificación vigente emitida por el operador del aeródromo o sea titular de un carnet de Inspector de DGAC.</p>
<p>(2) Identificar e inspeccionar a toda persona y artículos que lleve consigo (Ej. Chalecos, casacas, aspiradoras, bolsas, etc.), antes que ingrese a la cabina de la aeronave o a la bodega, salvo excepciones previstas en la presente regulación. Sobre la base de los resultados de una evaluación de riesgos, el Explotador Aéreo podrá definir qué personas estarán exceptuadas de ser sometidas a una inspección, al ingresar a la cabina de la aeronave o a la bodega e incluir esta información en su PSEA.</p>	<p>(2) Registrar el nombre y apellido de todas las personas que ingresan a la cabina de la aeronave o a la bodega de la aeronave. Los registros antes mencionados deben ser almacenados por un periodo no inferior a quince (15) días.</p>
<p>(3) Registrar el nombre y apellido de todas las personas que ingresan a la cabina de la aeronave o a la bodega. Los registros antes mencionados, deben ser almacenados por un periodo no inferior a quince (15) días.</p>	

(n) Cualquier Explotador Aéreo puede exceptuar de la inspección requerida en el literal anterior, a profesionales de la salud y acompañantes, cuando estos requieran brindar una atención médica de urgencia en la aeronave.

(o) Un Explotador Aéreo debe exceptuar a los fiscales del Ministerio Público y su comitiva en cumplimiento de sus funciones, miembros de la policía que asistan para la restitución del orden público o por tratamiento de un pasajero perturbador, de la inspección requerida en el párrafo 108.105 (m).

(p) Todo Explotador Aéreo debe establecer e implementar un procedimiento para impedir el acceso de personas no autorizadas a su aeronave. Este procedimiento debe ser incluido en su PSEA y establecer en él, entre otras cosas la designación del personal responsable de aplicar el control de acceso a la aeronave.

(q) Entre otros aspectos, los procedimientos a los que se refiere el párrafo anterior, deben estar orientados a:

(1) Evitar que una aeronave del Explotador Aéreo, que se encuentra estacionada en la plataforma del aeródromo se encuentre con las puertas o bodegas abiertas, sin que exista un control de acceso para el ingreso a la aeronave o su bodega.

(2) Que cuando la aeronave esté siendo sometida a actividades de mantenimiento, el Explotador Aéreo cuente con medidas para controlar el acceso a la cabina y bodegas de la aeronave, a fin de evitar se coloquen artículos prohibidos a bordo.

(r) Ningún Explotador Aéreo debe permitir el transporte de personas que no se encuentran registradas en el manifiesto de pasajeros o en la declaración general.

(s) Cuando el explotador aéreo realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, debe:

Vuelo Internacional	Vuelo Nacional (Doméstico)
(1) Verificar la coincidencia de los datos del documento de viaje de todos los pasajeros y el boleto aéreo, y	(1) Verificar la coincidencia de los datos del documento de viaje del menor de edad y el boleto aéreo, y
(2) Cuando el documento de viaje presentado por el pasajero incluya una fotografía integrada en el mismo, confirmar que dicha fotografía coincide con el rostro del pasajero.	(2) Cuando la normativa vigente lo solicite, confirmar la presentación de los permisos o autorizaciones pertinentes de los pasajeros menores de edad, y
	(3) Cuando el documento de viaje presentado por el menor de edad (ej. DNI), incluya una fotografía integrada en el mismo, confirmar que dicha fotografía le corresponde.

(t) Cuando el Explotador Aéreo traslade a sus pasajeros a pie o en un bus hacia su aeronave, éste debe asegurarse que:

- (1) Únicamente las personas autorizadas y los pasajeros del vuelo, previamente inspeccionados, son admitidos a bordo de la aeronave.
- (2) Los pasajeros que se trasladan a pie sean escoltados, supervisados o vigilados por personal designado por el Explotador Aéreo para evitar la recolección o entrega de sustancias o artículos prohibidos durante el traslado hacia la aeronave.
- (3) En el caso de que los pasajeros se trasladen en un bus hacia la aeronave, este bus sea inspeccionado antes de ser abordado a fin de asegurar que ninguna sustancia o artículo prohibido se encuentra a bordo del bus, y al alcance de los pasajeros.

(u) Todo Explotador Aéreo en coordinación con el Operador del Aeródromo, debe establecer medidas para evitar que los pasajeros y tripulantes de un vuelo, no

se mezclen, ni tengan contacto con otros pasajeros o tripulantes no inspeccionados en el aeródromo (pasajeros que arriban de otro vuelo), salvo que la normativa aplicable lo permita. De ocurrir una mezcla o contacto, los pasajeros y su equipaje de mano del vuelo de salida deben volver a ser inspeccionados antes de abordar la aeronave.

(v) Todo explotador aéreo que opera bajo la RAP 121 y realiza operaciones de transporte aéreo internacional comercial de pasajeros, antes de emitir las tarjetas de identificación de la tripulación debe llevar a cabo una verificación de antecedentes penales de los tripulantes a los que se les otorgará tales identificaciones, a fin de descartar que estos hayan sido declarados culpables y condenado en cualquier jurisdicción por:

- (1) Terrorismo,
- (2) Narcotráfico o tráfico ilícito de drogas,
- (3) Delitos contra los medios de transporte (incluidos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil),
- (4) Delitos contra el patrimonio (incluyendo robo, hurto o extorsión),
- (5) Delitos contra la fe pública,
- (6) Homicidio,
- (7) Secuestro,
- (8) Tráfico de armas o tenencia ilegal de armas,
- (9) Delitos sexuales o pertenencia a una organización delictiva o de crimen organizado.

Los explotadores aéreos deben asegurarse que tal verificación de antecedentes, se lleve a cabo por lo menos cada tres años.

(w) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que al término de las labores de mantenimiento, reparación o acondicionamiento de los contenedores (ULDs), trolleys y de todo receptáculo de uso para los artículos de aprovisionamiento o artículos de servicio en vuelo que se realice en territorio nacional, éstos no contengan u oculten artículos prohibidos u otros elementos destinados a ser utilizados como parte de un acto de interferencia ilícita. El procedimiento para cumplir con lo citado en este párrafo será incluido en el PSEA, cuando corresponda.

(x) Todo Explotador Aéreo que opere de acuerdo a las RAP 121 y RAP 129 debe emplear o contratar a servicios especializados aeroportuarios habilitados como servicios de seguridad (certificados por la DGAC bajo la RAP 111), cuando no emplee a personal propio calificado como oficial de seguridad del Explotador Aéreo, para realizar cualquiera de las siguientes funciones:

- (1) Inspección del equipaje de bodega de origen o en transbordo.
- (2) Inspección del equipaje diferido (Rush).
- (3) Inspección de la carga y/o correo.
- (4) Inspección del COMAT, COMAIL, artículos de aprovisionamiento, artículos de servicios en vuelo y otros artículos que ingresen a la aeronave.
- (5) Inspección de las personas que ingresen a la aeronave y los artículos que lleven consigo.

(y) Todo Explotador Aéreo debe realizar una evaluación de riesgos, y de acuerdo a los resultados obtenidos de esta evaluación, diseñar y aplicar medidas de seguridad lógicas y físicas, orientadas a proteger la red informática, incluidos los soportes físicos y lógicos, a la que se integren los sistemas de reservas y/o de emisión de boletos, programación de vuelos y de tripulación, programas de recolección de datos del vuelo, información sensitiva de seguridad, programas de seguridad y otros sistemas críticos para los fines de la aviación civil, contra interferencias que puedan poner en peligro la seguridad de la aviación civil. Ante la sospecha o certeza de un ataque cibemético, el explotador aéreo debe notificar a la DGAC de acuerdo a lo señalado en la normativa aplicable.

(z) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su PSEA, el procedimiento destinado a evitar la suplantación de identidad de los pasajeros en los puestos de presentación (mostradores de facturación), así como en las puertas de la sala de embarque.

(aa) Todo Explotador Aéreo es responsable de realizar la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano a ser transportados en su aeronave, cuando en el aeródromo o helipuerto no realice dicha inspección.

108.106 Protección de la Cabina de Mando.

(a) Todo Explotador Aéreo nacionales deben asegurarse que sus aeronaves se encuentren equipadas con una puerta blindada del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada, que este diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas, cuando estas:

- (1) Sean de una masa máxima certificada de despegue superior a 54,500 kg o,
- (2) Sean de una masa máxima certificada de despegue superior a 45,500 kg con capacidad de asientos de pasajeros superior a diecinueve (19) o,
- (3) Tengan una capacidad de asientos de pasajeros superior a sesenta (60).

(b) Todo Explotador Aéreo que requiera contar con una puerta blindada debe asegurarse que esta se pueda trabar y destrabar desde cualquier puesto del piloto.

(c) Todo Explotador Aéreo que requiera contar con una puerta blindada, debe establecer los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso detecten actividades sospechosas o violaciones de seguridad en la cabina. Asimismo, debe asegurar lo siguiente:

- (1) Que, en todas las aeronaves, los seguros de la puerta de la cabina de mando de pilotaje se encuentren operativos y se utilicen de manera obligatoria.
- (2) Que dicha puerta esté trabada desde el momento en que se cierren todas las puertas exteriores después del embarque hasta que

- cualquiera de las puertas se abra para el desembarque, excepto cuando sea necesario permitir el acceso y salida de personas autorizadas.
- (3) Se proporcionen los medios para vigilar desde cualquier puesto del piloto, 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.
- (d) Todo Explotador Aéreo que no requiera contar con puertas blindadas para el acceso a la cabina de mando, debe llevar a cabo una evaluación de riesgos, a fin de determinar, si debe aplicar medidas de seguridad adicionales para proteger su operación.
- (e) Todo Explotador Aéreo que requiera contar con una puerta blindada, debe asegurar que cualquier ingreso de una persona a dicha cabina, sea previamente autorizado por el Comandante de la aeronave, una vez que este haya tomado el control de la aeronave.
- (f) La autorización que otorgue el Comandante de una aeronave, para el ingreso de una persona no miembro de la tripulación a la cabina de mando, se debe fundar en:
- (1) Temas operacionales, o
 - (2) Temas relacionados a la seguridad de la aviación o,
 - (3) Actividades de fiscalización de parte de las autoridades de aviación civil.
- (g) Todo Explotador Aéreo debe disponer y asegurar que durante la reunión informativa antes de la salida del vuelo los tripulantes de vuelo revisen conjuntamente con todos los miembros de la tripulación los procedimientos a seguir en caso de producirse cualquier acto de interferencia ilícita, que pueda afectar la seguridad de la operación de la aeronave.
- (h) Todo Explotador Aéreo que cuenten con puertas blindadas para el acceso a la cabina de mando de sus aeronaves debe establecer un procedimiento en su PSEA, donde se establezcan las medidas de seguridad a aplicarse para la apertura de la puerta de la cabina de mando durante el vuelo.
- (i) El Procedimiento requerido en el párrafo anterior debe indicar:
- (1) Que para la apertura de la puerta de la cabina de mando, se llevará a cabo la coordinación previa entre la Tripulación de Vuelo y los Tripulantes de Cabina, así como indicar la forma y el medio que se utilizará para tal comunicación.
 - (2) Que se verificará que ningún pasajero se encuentre de pie y que los baños se encuentren desocupados.
 - (3) Que se encenderá la luz de “abrocharse el cinturón”.
 - (4) Que por lo menos un tripulante de cabina, se colocará delante de la primera fila de pasajeros y bloqueará el acceso a la cabina de mando con un trolley de la aeronave.
- (j) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que cuando la tripulación de vuelo este compuesta por un piloto y un copiloto y exista la necesidad de que uno de ellos abandone la cabina durante una fase del vuelo no crítica, un miembro de la tripulación de cabina debe ingresar a la cabina de mando a fin de acompañar al tripulante que queda en tal cabina, manteniendo la puerta cerrada y asegurada mientras dura la ausencia del Piloto o Copiloto.

108.107 Tratamiento de los pasajeros perturbadores.

- (a) El explotador aéreo debe notificar a través del portal web que la DGAC, cualquier evento ocurrido a bordo de una aeronave por parte de un pasajero insubordinado o perturbador. Esta notificación debe realizarse dentro de los diez (10) días siguientes a la ocurrencia del evento.
- (b) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su PSEA el procedimiento para el tratamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores, que incluya por lo menos:
- (1) Determinación de la gravedad de un incidente durante el vuelo, provocado por el pasajero perturbador,

- (2) Comunicación y coordinación de la tripulación durante un incidente en vuelo, de acuerdo a la gravedad del incidente,
- (3) Procedimientos para proteger la seguridad de los pasajeros y de la aeronave, así como evitar el ingreso del pasajero perturbador a la cabina de mando de la aeronave.
- (c) En caso que el Explotador Aéreo decida establecer sanciones económicas o administrativas específicas para las infracciones o actos cometidos por un pasajero perturbador, éstas no podrán ser incluidas en su PSEA, si no que más bien deben ser incluidas en las condiciones de transporte del explotador.
- (d) Todo Explotador Aéreo Nacional que opere en vuelos internacionales bajo la RAP 121, a partir del 01 de enero del 2025, debe otorgar instrucción y entrenamiento a la tripulación técnica y de cabina de acuerdo a los requisitos descritos en la presente regulación, acerca de las técnicas y métodos para:
- (1) Enfrentar, someter y restringir a un agresor con o sin un arma (ej. un objeto filoso o contundente), y
 - (2) Utilizar artículos disponibles a bordo de la aeronave para enfrentar, someter y restringir a un agresor.
- 108.108 Protección de las zonas de seguridad restringidas.**
- (a) Todo Explotador Aéreo que tenga bajo su administración un área designada como ZSR, tal como, el área de almacenamiento de la carga inspeccionada, debe:
- (1) Realizar el control de acceso e inspección de toda persona o vehículo, antes de permitirle el acceso a la ZSR bajo su administración.
 - (2) Identificar e interceptar todo ingreso o permanencia por parte de una persona no autorizada en la ZSR.
- (b) El Explotador Aéreo debe establecer en su PSEA un procedimiento para cumplir con el párrafo (a) de la presente sección.
- (c) Todo Explotador Aéreo contrate a un SEA habilitado como terminal de almacenamiento de carga y correo, debe asegurarse que éste, implemente medidas de control de acceso e inspección a las personas, artículos y vehículos que ingresan a al área o lugar donde se encuentre la carga o correo previamente inspeccionada. Para tal efecto como parte de las actividades de control de calidad interno, el Explotador Aéreo debe verificar el cumplimiento del presente requisito.
- (d) El Explotador Aéreo debe asegurar que:
- (1) El SEA que le brinde servicios, habilitado como terminal de almacenamiento de carga y correo, a partir de julio del 2024, implemente un pórtico detector de metales para la inspección de las personas que ingresen al área donde se encuentra la carga o correo con destino internacional ya inspeccionada.
 - (2) El SEA que le brinde servicios, habilitado como terminal de almacenamiento de carga y correo, a partir de marzo del 2024, implementen un ETD para la inspección de la carga o correo con destino internacional según lo establecido en su PSEA.
 - (3) Cuando la carga o correo ya inspeccionada, sea trasladada a través de la parte pública, con destino a la ZSR de los aeropuertos, se implemente medidas o mecanismos de seguridad que permitan evidenciar cualquier manipulación indebida (Ej. Contenedor cerrado con precintos, plastificación del elemento, etc.)
 - (4) La inspección de la carga o correo con destino internacional, sea inspeccionada a través de un equipo de inspección de rayos X con dos generadores, a partir de enero del 2024.
- (e) Todo Explotador Aéreo que esté haciendo uso de las cintas transportadoras de equipajes en un

aeródromo, debe establecer medidas de seguridad para que las personas y/o artículos prohibidos no ingresen hacia la ZSR, a través de ellas.

- (f) Todo Explotador Aéreo debe disponer que su personal en posesión de una tarjeta de identificación, utilicen los puestos de seguridad o puestos de inspección de pasajeros establecidos en el PSA del aeródromo para ingresar a la ZSR desde la parte pública.
- (g) Todo Explotador Aéreo es responsable de disponer a su tripulación técnica (piloto, copiloto y/o Ingeniero de vuelo) y de cabina, que se identifiquen en los puestos de control de seguridad de los aeródromos, mostrando la declaración general del vuelo que realizarán y su respectiva licencia o tarjeta de identificación de la compañía o en caso de vuelos nacionales (domésticos), se permitirá que estos se identifiquen con su documento nacional de identidad (DNI) o carnet de extranjería en caso de tripulación extranjera.
- (h) Todo Explotador Aéreo debe controlar y evitar que las personas ajenas a su operación y/o personas que no cuenten con la autorización para ingresar a la zona estéril, ingresen a dicha zona a través de una puerta de la sala de embarque o puente de abordaje (PLB) que esté siendo utilizada por el mismo explotador para el embarque o próximo embarque de un vuelo suyo.
- (i) Todo Explotador Aéreo debe implementar medidas para que los pasajeros y tripulación que hayan desembarcado de un vuelo, no ingresen a la zona estéril a través de una puerta de la sala de embarque que esté siendo utilizada por el Explotador Aéreo para el embarque o próximo embarque de un vuelo suyo.

108.109 Transportes de armas de fuego en la cabina de la aeronave.

- (a) Ningún Explotador Aéreo debe permitir la tenencia de armas de fuego a bordo de la cabina de pasajeros, salvo autorización escrita emitida por la DGAC.
- (b) La única autoridad responsable designada para la aprobación de solicitudes de tenencia autorizada de

armas de fuego en la cabina de la aeronave, es la DGAC.

- (c) Todo Explotador Aéreo que desee transportar a una o más personas llevando consigo armas de fuego en la cabina de la aeronave debe antes de la salida del vuelo:
 - (1) Remitir una solicitud dirigida a la DGAC, con setenta y dos (72) horas de anticipación a la fecha y hora del vuelo en la que se transportará el pasajero armado, adjuntando copia del documento de identidad o pasaporte del pasajero, copia de la licencia para portar armas, así mismo se debe indicar en la solicitud el número, fecha y hora del vuelo.
 - (2) La solicitud mencionada en el párrafo anterior, debe contener la justificación respecto a la necesidad del transporte del pasajero armado.
 - (3) La DGAC podrá solicitar al Explotador Aéreo que realice una evaluación de riesgos para el transporte que se pretende realizar, cuando lo requiera necesario.
 - (4) La presentación de la documentación antes referida, no implica el otorgamiento automático de la autorización.
- (d) Cuando un Explotador Aéreo acepte transportar personas que han sido autorizadas por la DGAC a llevar consigo armas de fuego en la cabina de la aeronave, debe de:
 - (1) Contactar a la DGAC a través del correo avsec@mtc.gob.pe para verificar que la autorización escrita sea auténtica.
 - (2) Verificar la identidad del titular de la autorización con un documento de viaje.
 - (3) Asegurar que el Estado de destino y otros Estados donde se proyectan escalas en ruta han autorizado el transporte de las armas de fuego, de ser aplicable.
 - (4) Notificar a las autoridades competentes del aeródromo de llegada.

- (5) Proveer información al personal armado con respecto a las normas y reglamentos relativos al transporte de armas en el Estado de llegada y en los Estados de todas las escalas en ruta.
- (6) Prohibir el consumo de bebidas alcohólicas a las personas que viajan armadas autorizadas.
- (7) Rehusar o rechazar el transporte de estas personas si se encuentran bajo los efectos del alcohol u otras sustancias que afecten su juicio y estado de conciencia.
- (8) Notificar al Piloto al Mando y a todos los miembros de la tripulación acerca del número de personas armadas autorizadas y la ubicación de sus asientos dentro de la aeronave.
- (9) Notificar a toda persona armada acerca de la ubicación del asiento de las otras personas armadas a bordo, en el caso de que haya más de una.
- (10) Notificar a toda persona armada que debe llevar el arma de manera oculta en todo momento consigo nunca dentro del equipaje o en un lugar separado de su cuerpo. El arma de fuego puede ser llevado de manera visible cuando se encuentre uniformado como miembro de la PNP.
- (11) Conservar evidencia de las notificaciones antes descritas por un tiempo no menor a quince (15) días.

108.110 Transporte de Armas de Fuego por Parte del Pasajero.

- (a) Todo Explotador Aéreo que acepte el transporte de armas de fuego de sus pasajeros en vuelos domésticos o internacionales desde o hacia el Perú, debe incluir en su PSEA, el procedimiento que asegure y evidencie el transporte de armas de fuego de acuerdo a las siguientes condiciones mínimas:

- (1) Un oficial de seguridad del Explotador Aéreo, previamente capacitado en el procedimiento a aplicar, se asegura de que el pasajero cuenta con las licencias o documentos que autoricen la posesión del arma de fuego presentada y que ésta se encuentra desabastecida (sin municiones) antes de ser aceptada para su transporte. Este proceso se realizará en el área de descarga de armas de fuego provista por el Operador del Aeródromo. En el caso de los explotadores que operen bajo la RAP 135, no se requiere que la persona que ejecuta esta actividad, sea un oficial de seguridad.
- (2) El procedimiento para la aceptación del transporte de armas de fuego por parte de los pasajeros, debe incluir como mínimo un formulario de la declaración de transporte del arma de fuego. Se debe conservar evidencia del registro por un tiempo no menor a quince (15) días.
- (3) El arma de fuego puede ser transportada en el interior del equipaje de bodega del pasajero o en un contenedor separado. El contenedor antes referido debe ser de material rígido, no traslúcido y que pueda asegurarse con precinto o candado.
- (4) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que, para los vuelos domésticos, la entrega del arma de fuego al pasajero se realice fuera de la ZSR del aeródromo de destino.
- (5) El Explotador Aéreo es responsable de la custodia y protección del arma de fuego y de las municiones desde su aceptación hasta la entrega al pasajero en el destino final.
- (6) El contenedor o el equipaje que contenga el arma de fuego, debe estar en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.
- (7) En caso, no exista un lugar inaccesible debido a las restricciones de diseño de la aeronave, el contenedor o equipaje

- que contenga el arma de fuego debe estar en custodia del Coordinador de Seguridad en Vuelo u otra persona designada en el PSEA, siempre y cuando la DGAC lo haya autorizado.
- (8) Cuando las dimensiones del arma de fuego a transportar sean superiores al contenedor del Explotador Aéreo (ej. armas de caza), y el pasajero no proporcione un contenedor individual rígido y cerrado para dicha arma, se podrá transportar el arma de fuego sin municiones dentro del equipaje facturado del pasajero. Este equipaje facturado será entregado al pasajero fuera de la ZSR del aeródromo de destino.
- (9) El Explotador Aéreo es responsable de asegurar que el personal que realice la aceptación de un arma de fuego esté autorizado por él en su PSEA y capacitado en cuanto a los requisitos de la documentación a solicitar y del procedimiento de aceptación del arma.
- (10) Cuando un arma de fuego sea encontrada dentro del equipaje facturado y no ha sido declarada previamente por parte del pasajero, este equipaje no puede ser transportado hasta que se retire el arma de fuego y se realice el proceso de aceptación descrito en el PSEA.
- (1) La cantidad e identidad de personas sometidas a procesos judiciales o administrativos que se pretenden transportar;
- (2) La justificación del traslado de estas personas;
- (3) Los nombres y títulos de los oficiales de custodia que acompañan el traslado, cuando corresponda y;
- (4) La documentación relacionada al proceso judicial o administrativo al cual ha sido sometido la persona a ser transportada que pueda brindar alcances respecto a la naturaleza de la persona a ser transportada (Cuando corresponda).
- (c) Todo Explotador Aéreo debe solicitarle a la PNP los resultados de la evaluación de riesgos elaborada por estos, antes de llevar a cabo el transporte de una persona sometida a procesos judiciales o administrativos, en vuelos domésticos o vuelos desde territorio peruano hacia el extranjero. La referida evaluación de riesgos debe considerar aspectos como antecedentes de la persona a ser transportada, el comportamiento pasado y actual de tal persona, el motivo para asignar o no un custodio durante el vuelo y cualquier otro aspecto que sea pertinente que puedan indicar o significar un riesgo para la seguridad del vuelo y del Aeródromo. En caso de vuelos hacia el extranjero, esta norma no es aplicable a los pasajeros en conexión y pasajeros inadmitidos.

108.111 Transporte de Personas Sometidas a Procesos Judiciales o Administrativos.

- (a) Todo Explotador Aéreo que desee transportar a una persona sometida a procesos judiciales o administrativos (Pasajero no admitido, deportado y cualquier persona bajo custodia judicial), debe ser informada por escrito por lo menos veinticuatro (24) horas antes de la salida programada del vuelo, por las autoridades competentes (ej. Poder judicial, Migraciones).
- (b) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que la información recibida por parte de las autoridades que desean transportar a la persona sometida a procesos judiciales o administrativos incluya:
- (d) Todo Explotador Aéreo debe realizar una evaluación de riesgos previa al transporte de personas sometidas a procesos judiciales o administrativos, teniendo en cuenta los antecedentes del pasajero, el comportamiento pasado y actual, y otros aspectos pertinentes que puedan indicar o significar un riesgo para la seguridad del vuelo.
- (e) Todo Explotador Aéreo debe notificar al piloto al mando de la aeronave antes de la salida del vuelo, sobre el transporte de personas sometidas a procesos judiciales o administrativos.

- (f) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su PSEA, un procedimiento, que incluya las medidas para el transporte de pasajeros sometidos a procesos judiciales o administrativos antes, durante y al término del vuelo. Tener en cuenta para la elaboración del procedimiento los alcances establecidos en el Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Convenio de Tokio, 1963).
- (g) El procedimiento para el transporte de pasajeros sometidos a procesos judiciales o administrativos debe asegurar:
- (1) Que antes de la salida del vuelo, todo miembro de seguridad en calidad de escolta cuente con dispositivos de inmovilización.
 - (2) Que todo pasajero bajo el control de la escolta sea acompañado y no tenga consigo o en sus pertenencias nada que pueda ser usado como arma;
 - (3) Que todo pasajero bajo el control de un miembro de seguridad en calidad de escolta sea embarcado antes que cualquier otro pasajero al abordar en el aeródromo donde se inicia el vuelo y sea desembarcado en el destino después de haber descendido de la aeronave todos los otros pasajeros.
 - (4) Que el pasajero esté sentado en las últimas filas de la aeronave a abordar.
 - (5) Que el pasajero no sea ubicado en un asiento cerca de cualquier salida de emergencia.
 - (6) Que el miembro de seguridad en calidad de escolta que tenga control de un pasajero sea ubicado entre el pasajero y el pasillo.
 - (7) Que no se sirva a un miembro de seguridad en calidad de escolta o al pasajero bajo el control de la escolta ninguna bebida alcohólica mientras se encuentra a bordo de la aeronave.
- (8) Notificar a las estaciones de tránsito y destino final, acerca del transporte de un pasajero sometido a proceso judicial o administrativo.
- (h) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que no se transporten en un mismo vuelo, más de dos pasajeros que requieran de un custodio, según la evaluación de riesgos realizada por el explotador aéreo. Para este caso, el número de custodios será determinado por el explotador aéreo en base a su evaluación de riesgos.
- (i) Todo Explotador Aéreo debe notificar a la Superintendencia Nacional de Migraciones o al Ministerio de Relaciones Exteriores, cuando un pasajero solicite refugio o asilo en territorio peruano. Asimismo, gestionar las facilidades de acceso a la ZSR para que el personal del Ministerio de Relaciones Exteriores se entreviste con el pasajero solicitante de refugio o asilo.
- (j) Todo Explotador Aéreo es responsable de confirmar la identidad de los oficiales de la PNP o de INTERPOL que acompañen a las personas sometidas a procesos judiciales o administrativos.
- (k) Tanto el Explotador Aéreo como el piloto al mando de la aeronave, podrán denegar el transporte de una persona sometida a procesos judiciales o administrativos, sobre la base de una evaluación de riesgos, o la política de dicho explotador o cuando exista preocupación respecto a la seguridad de la aviación y la seguridad operacional.
- (l) Cuando un pasajero arriba a territorio peruano en conexión hacia otro país, y es declarado como no admitido en su destino o algún punto de su viaje y éste es retornado a territorio peruano; el explotador aéreo que lo transportó por primera vez hacia territorio peruano, es responsable de la custodia, asistencia médica y alimentación de dicho pasajero; y reembarcarlo en el siguiente vuelo disponible, fuera del territorio peruano.

108.112 Seguridad del Equipaje de Bodega.

- (a) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que su agente de tráfico acepte solamente equipajes provenientes de los pasajeros previstos a transportarse en un determinado vuelo de su compañía o se encuentran registrados en el sistema de reservas del Explotador Aéreo.
- (b) El Explotador Aéreo debe inspeccionar todo el equipaje de bodega (origen y transbordo) de los pasajeros, tripulación y el equipaje diferido, que ingrese a bordo de su aeronave. salvo para el caso de los equipajes de transbordo, cuando exista un acuerdo de control de seguridad único relativo a la inspección de estos equipajes. El procedimiento para la inspección del equipaje de bodega antes citado debe estar descrito en su PSEA.
- (c) El explotador aéreo que opere bajo la RAP 121, 129 y 135 debe emplear un equipo de rayos X para la inspección del equipaje de bodega, cuando:
- 1) Opere en un aeródromo desde donde se embarquen más de 100,000 pasajeros anuales (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior),
 - 2) Realice operaciones de transporte aéreo internacional de pasajeros.
 - 3) La DGAC lo determine, sobre la base de una evaluación de riesgos.
- (d) En adición a lo establecido por el PNSAC, los equipajes de bodega podrán ser inspeccionados mediante el uso de un equipo detector de trazas de explosivos (ETD). La muestra a ser analizadas por el ETD, debe ser recolectada del interior y el exterior del equipaje antes citado. A partir del 01 de marzo de 2024, la inspección de los equipajes de bodega de vuelos internacionales de transporte aéreo comercial de pasajeros, debe realizarse haciendo uso de un ETD, cuando durante el desarrollo de la inspección del equipaje con máquina de rayos X, se identifique elementos densos u opacos en los equipajes; esto también incluye la inspección con un ETD, de los equipajes sobredimensionados que no puedan ser inspeccionados por una máquina de rayos X.
- (e) Todo Explotador Aéreo debe volver a inspeccionar un equipaje antes de su embarque, cuando tal equipaje de bodega o el equipaje diferido se encuentre desatendido (sin protección y/o custodia) en la ZSR del aeródromo o existe la evidencia que el equipaje ha sido vulnerado luego de su inspección.
- (f) Cuando no se utilice un sistema de inspección de equipajes de bodega multinivel, los explotadores aéreos deben llevar a cabo inspecciones aleatorias e impredecibles del equipaje de bodega de los pasajeros de origen, pasajeros de transbordo o tripulantes destinados a embarcarse en vuelos internacionales de transporte aéreo comercial, cuyo contenido haya sido interpretado por el operador de rayos X, como un artículo sin amenaza. Esta Inspección aleatoria se realizará en una proporción no menor a uno (1) de cada treinta (30) equipajes, de acuerdo al procedimiento descrito en el PSEA.
- (g) Cuando un Explotador Aéreo utilice equipos de seguridad para realizar la inspección del equipaje de bodega (Origen o transbordo) o del equipaje diferido, debe establecer en su PSEA el procedimiento que aplicará en caso se produzca una interrupción de energía o avería en dichos equipos.
- (h) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que, durante el desarrollo del proceso de inspección, no se permita la visualización del contenido del equipaje o de las imágenes del equipaje visto a través del equipo de rayos X, por parte de otros pasajeros o personas ajenas a su operación.
- (i) El explotador aéreo debe desarrollar y aplicar en su PSEA el procedimiento a implementar para asegurar que los pasajeros no introduzcan o extraigan cualquier artículo prohibido del equipaje de bodega sujeto a revisión para ser trasladado hacia la zona estéril o a bordo de la aeronave, cuando exista la necesidad de reunir al pasajero que se encuentre en la zona estéril con su equipaje de bodega, para realizar una inspección física del interior del equipaje.
- (j) El Explotador Aéreo debe proteger y custodiar todo el equipaje de bodega (origen, transbordo y diferido) desde su

- aceptación o inspección (lo que ocurra primero) contra interferencias no autorizadas, hasta la salida de la aeronave en que será transportado.
- (k) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que el equipaje de bodega luego de ser inspeccionado se encuentre protegido y custodiado contra cualquier interferencia y/o contacto con el público que no viaja, en caso ocurra esto, el equipaje será inspeccionado nuevamente.
- (l) La inspección del equipaje de bodega y del equipaje diferido debe ser realizado por parte del Explotador Aéreo de manera independiente y adicional a aquella que pueda haber realizado cualquier autoridad gubernamental del Estado peruano.
- (m) Todo Explotador Aéreo debe establecer en su PSEA el procedimiento la custodia y protección de los equipajes de bodega. En caso de que las medidas de seguridad propuestas incluyan alternativas diferentes al uso de personal para la protección y custodia de los equipajes, dichas propuestas estarán sujetas a una evaluación y aprobación de parte de la DGAC.
- (n) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su PSEA, un procedimiento para el tratamiento del equipaje no identificado y no reclamado.
- (o) Todo Explotador Aéreo debe inspeccionar todo equipaje no identificado y no reclamado, antes de que estos sean guardados en un depósito o almacén dentro de la ZSR del aeródromo.
- (p) Todo Explotador Aéreo que opte por autorizar la facturación del equipaje por grupos, debe incluir en su PSEA el procedimiento para realizar las actividades de aceptación, que incluirá por lo menos lo siguiente:
- (1) Una entrevista de seguridad de manera individual a cada miembro del grupo acompañado de su equipaje.
 - (2) Cada equipaje debe llevar un signo exterior visible que incluya los datos del titular del mismo antes de ser aceptado.
- (3) Luego de cumplir con las condiciones anteriores, las etiquetas de equipaje (bag tags) podrán ser emitidas a nombre del representante del grupo o de manera individual al titular de cada equipaje.
- (4) Esto no exonera el cumplimiento de los requisitos de cotejo del equipaje.
- (q) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su PSEA, cuando realice la facturación de equipajes fuera del aeródromo, como mínimo lo siguiente:
- (1) El Procedimiento para evitar el acceso de personas no autorizadas hacia el área de almacenamiento del equipaje ya inspeccionado.
 - (2) El Procedimiento para inspeccionar a toda persona que ingrese al área de almacenamiento del equipaje ya inspeccionado.
 - (3) El Procedimiento para proteger y custodiar el equipaje de bodega ya inspeccionado en las instalaciones fuera del aeródromo, durante el transporte de los equipajes al aeródromo y mientras esté en el aeródromo hasta el momento en que salga la aeronave.
 - (4) Implementar un CCTV que grabe el proceso de inspección del equipaje y todo movimiento ocurrido en el área de almacenamiento del equipaje ya inspeccionado.
 - (5) Implementar un área de almacenamiento del equipaje con barreras físicas a fin de evitar que se pueda introducir cualquier objeto dentro de los equipajes ya inspeccionados.
 - (6) Realizar una entrevista de seguridad a cada pasajero que factura un equipaje fuera del aeródromo.
- (r) La utilización por parte de un Explotador Aéreo de un kiosco de auto-chequeo que permita la impresión de las etiquetas de equipaje (bag tag) de los pasajeros, está permitido siempre que:
- (1) Las etiquetas de equipaje impresas por el kiosco permitan tener trazabilidad y un control sobre la cantidad de las etiquetas impresas por cada pasajero.

- (2) Las etiquetas de equipaje sean registradas antes de ingresar a la ZSR, se verifique su autenticidad y estén asociadas a un pasajero del vuelo del Explotador Aéreo donde será transportado el equipaje.
- (3) El Explotador Aéreo emplee un sistema de conciliación electrónica del equipaje de bodega (cotejo automatizado del equipaje), que será transportados en vuelos internacionales.
- (s) El equipaje de bodega de transbordo, que ha sido inspeccionado con un equipo de rayos X en un punto de origen dentro del territorio nacional y tenga como destino inmediato siguiente, un punto dentro del mismo territorio nacional, (Doméstico – Doméstico) no requiere volver a ser inspeccionado en el punto de transbordo.
- (t) Todo explotador aéreo debe asegurar el cumplimiento de los requisitos descritos en el Apéndice 2 de la presente norma, en lo referido al diseño de los sistemas de inspección de los equipajes de bodega y/o en la operación de dichos sistemas, cuando estos sean usados para la inspección de los equipajes de bodega.
- (7) Equipaje que no ha sido reclamado y que después de un tiempo de almacenado en una estación, requiere ser enviado a un destino final de almacenamiento.
- (b) Todo Explotador Aéreo debe mantener un registro de los equipajes diferidos (rush) y registrar en el mismo documento, acerca de cuál fue el motivo por el cual se trató cada uno de los equipajes diferidos (rush) como tal, antes de que estos sean embarcados en una aeronave.
- (c) Todo Explotador Aéreo que vaya a transportar un equipaje diferido debe inspeccionar este equipaje antes de su ingreso a bordo de la aeronave.
- (d) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que todo equipaje diferido cuente con un talón de equipaje que lo identifique como tal, que incluya los datos del nombre y destino final del pasajero, fecha y número del vuelo.
- (e) Todo Explotador Aéreo que vaya a transportar un equipaje diferido proveniente de otro explotador, debe obtener evidencia del historial del itinerario de viaje del pasajero y un informe de reclamación de equipaje, antes de transportarlo. En caso que sea necesario, el informe de reclamación puede ser generado por el Explotador Aéreo, siempre y cuando sea necesario acelerar el proceso de envío del equipaje.

108.113 Seguridad del Equipaje Diferido (Rush).

- (a) Los motivos aceptables para que un equipaje sea tratado como equipaje diferido son:
- (1) El equipaje de bodega ha llegado con destino equivocado.
- (2) Por demora o error en la transferencia del equipaje.
- (3) Por cambio de vuelo del pasajero.
- (4) El equipaje perdió el vuelo previsto debido a un factor operacional (ej. peso y balance).
- (5) Porque se requiere enviar algún artículo del pasajero que fue olvidado por este y que se encuentra en poder del explotador aéreo.
- (6) El equipaje que fue olvidado por el pasajero.
- (f) La evidencia requerida en el párrafo anterior, debe constar en una declaración por escrito de un representante del Explotador Aéreo quien entrega el equipaje para su transporte, que indique claramente que el equipaje fue inspeccionado y se encuentra libre de cualquier amenaza para la seguridad de la aviación. La declaración también debe indicar claramente que el equipaje ha sido custodiado en todo momento hasta su entrega al Explotador Aéreo para su transporte.

108.114 Cotejo del Equipaje.

- (a) Todo Explotador Aéreo debe realizar entrevistas de seguridad a los pasajeros en los puestos de

presentación durante la aceptación del equipaje cuando el pasajero muestre signos de sospecha o cuando en su PSEA se establezca tal exigencia de acuerdo a los niveles de riesgos.

- (b) Todo Explotador Aéreo debe realizar entrevistas de seguridad a los pasajeros de forma aleatoria durante el proceso de embarque, cuando el nivel de riesgo sea superior al nivel bajo o cuando detecte algún comportamiento sospechoso de parte de un pasajero.
- (c) Todo Explotador Aéreo debe elaborar un manifiesto del equipaje de bodega, el cual registre los datos de todo el equipaje de bodega de origen y transbordo, equipaje de la tripulación, equipaje diferido, equipaje de bodega entregado en la puerta de la sala de embarque.
- (d) El manifiesto al que se hace referencia en el párrafo anterior, debe incluir la autorización del representante designado por el Explotador Aéreo.
- (e) En el caso de que el Explotador Aéreo realice la conciliación de manera electrónica, esta información no requiere ser impresa.
- (f) Todo Explotador Aéreo debe designar a un representante para que este valide y autorice el manifiesto del equipaje de bodega antes de la maniobra de empuje de la aeronave.
- (g) Todo Explotador Aéreo, debe conservar cada manifiesto de equipaje de bodega durante por lo menos setenta y dos (72) horas a partir de la hora de salida del vuelo. El manifiesto **debe** conservarse en una oficina local en el aeropuerto de salida o del Explotador Aéreo.
- (h) Todo Explotador Aéreo debe aplicar medidas de seguridad para el cotejo o conciliación del equipaje antes de la salida del vuelo e incluir en su PSEA un procedimiento para ejecutar dicha actividad, el cual debe incluir por lo menos lo siguiente:
 - (1) Cuando emplee o utilice un sistema de reservas, verificar la coincidencia entre la cantidad de los equipajes de pasajeros, tripulación y diferidos (rush) registrados en el sistema de reservas para el vuelo y la cantidad de equipajes que ingresan a la bodega de la aeronave.

(2) Cuando no emplee o utilice un sistema de reservas, verificar la coincidencia entre la cantidad de los equipajes de pasajeros, tripulación y diferidos (rush) registrados en el manifiesto del equipaje de bodega y la cantidad de equipajes que ingresan a la bodega de la aeronave.

(3) En el caso de los equipajes diferidos, evidenciar que los mismos hayan sido sometidos a una inspección antes de su embarque y que se encuentran autorizados para ser transportados en el vuelo.

(4) Cuando emplee o utilice un sistema de reservas, registrar en el sistema los números de bag tag asignados a aquellos artículos (Ej. coches de bebé) o equipajes enviados a la bodega de la aeronave desde la puerta de la sala de embarque o desde el interior de la cabina de la aeronave.

(5) Incluir en su PSEA el cargo de la persona responsable de asegurar el cumplimiento de los puntos antes citados por vuelo.

(i) Todo Explotador Aéreo que emplee un sistema electrónico para registrar los datos de los pasajeros y de los equipajes a ser transportados en el vuelo, debe incluir en su PSEA, el procedimiento alternativo a ejecutar ante una caída o error en dicho sistema, para cumplir con los requisitos citados en el literal anterior.

(j) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que se descargue o se retire de la aeronave todo artículo, equipaje de mano o de bodega de un pasajero, cuando dicho pasajero:

(1) Rechaza someterse a un procedimiento de inspección establecido en el PSEA o PSA.

(2) Decide no abordar o continuar con el vuelo.

(3) No será transportado a bordo de la aeronave.

(4) Es desembarcado del vuelo en atención a una decisión del comandante del vuelo o en aplicación del procedimiento de la empresa ante un pasajero perturbador.

108.115 Seguridad de la Carga Aérea y Correo.

- (a) El explotador aéreo debe inspeccionar toda la carga y correo de origen que será transportada en sus aeronaves, de acuerdo a lo señalado en su PSEA y la normativa aplicable. La inspección de la carga y correo debe ser realizada a través de uno o más métodos de inspección descritos en la presente RAP o en el PNSAC, teniendo en cuenta la naturaleza del envío.
- (b) La carga o correo de transbordo de un vuelo internacional, debe ser sujeta a una inspección (de acuerdo a la naturaleza del envío) o un control de seguridad, de acuerdo a lo siguiente:
- (1) El explotador aéreo debe inspeccionar la carga o correo de transbordo proveniente de vuelos internacionales, cuando:
 - (i) No está acompañada de la declaración de seguridad del envío, elaborada en el punto previo u origen del vuelo; o
 - (ii) La declaración de seguridad del envío de esta carga o correo, declara la aplicación de un método de inspección no acorde a la naturaleza del envío, o no incluye esta información.
 - (2) El explotador aéreo está exonerado de inspeccionar la carga o correo de transbordo proveniente de vuelos internacionales, cuando:
 - (i) La declaración de seguridad del envío de esta carga o correo declara la aplicación de uno o más métodos de inspección acorde a la naturaleza del envío; o
 - (ii) La DGAC ha validado que las medidas de seguridad aplicadas a la carga o correo en el estado de origen del envío son por lo menos equivalentes a las medidas aplicadas en el territorio peruano; y
 - (iii) El explotador aéreo mantiene protegida la carga o correo de transbordo desde su desestiba hasta la salida de la aeronave.
- (c) Todo Explotador Aéreo puede inspeccionar la carga y/o correo mediante:
- (1) Inspección física de acuerdo a la normativa aplicable,
 - (2) Inspección a través de un equipo de inspección de rayos X de acuerdo a la normativa aplicable,
 - (3) Inspección a través de un equipo detector de trazas de explosivos de acuerdo a la normativa aplicable,
 - (4) Inspección a través de un equipo de detección de explosivos (EDS) de acuerdo a la normativa aplicable,
 - (5) Inspección a través de un equipo de tomografía de acuerdo a la normativa aplicable.
 - (6) Verificación visual cuando se trate de animales vivos. Este método no es aplicable al contenedor que los transporta.
 - (7) Inspección a través de un equipo de detección de metales para carga o correo certificado por la ECAC o TSA, para envíos de carga o correo que en forma presumible no contiene elementos metálicos (ej. Papeles).
- Nota: El método de inspección elegido debe permitir garantizar que no existe en el interior del envío, un IED. Esto implica que por ejemplo en el caso de un envío de un artículo hecho de un metal, no se deba utilizar un equipo de rayos X (debido a la dificultad de penetración del material), sino otro método o una combinación de métodos (ej. física y ETD) que garantice que el envío no lleva oculto un IED en su interior.*
- (d) Todo Explotador Aéreo, que realice transporte de carga o correo de transbordo en vuelos internacionales, debe conservar las declaraciones de seguridad de envío por un periodo no menor de tres (03) meses, desde la fecha de transporte de la carga o correo.
- (e) Todo Explotador Aéreo que realiza vuelos domésticos, no requiere someter la carga o correo de transbordo a una inspección, cuando mantengan la custodia de ésta y dicha carga y/o correo haya sido inspeccionada previamente en origen.
- (f) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su PSEA los procedimientos para:

- (1) La inspección de la carga o correo de origen y transbordo que transporte en sus aeronaves, teniendo en cuenta la naturaleza del envío.
- (2) La protección o custodia de la carga o correo de origen o transbordo.
- (3) La inspección de la carga o correo de alto riesgo, incluyendo la aplicación de dos (2) o más métodos de inspección de acuerdo a la naturaleza del envío.
- (4) El procedimiento para controlar, proteger y custodiar los precintos de seguridad que emplee como parte de las medidas de seguridad para proteger la carga.
- (g) La inspección realizada a la carga y/o correo por cualquier autoridad estatal en cumplimiento de sus funciones encomendadas, no exime la responsabilidad del Explotador Aéreo respecto a la inspección de la carga.
- (h) El explotador aéreo es responsable de inspeccionar la carga o correo clasificada como carga o correo de alto riesgo, a través de dos (2) o más métodos de inspección (descritos en la presente RAP o en el PNSAC), de acuerdo a la naturaleza del envío.
- (i) Todo Explotador Aéreo debe mantener un registro de las medidas de seguridad adicionales que aplicó a la carga y/o correo de alto riesgo, por un tiempo mínimo de quince (15) días.
- (j) Todo Explotador Aéreo debe volver a inspeccionar la carga y/o correo antes de su embarque, cuando esta se encuentre desatendida (sin protección y/o custodia) en la ZSR o cuando exista evidencia que la integridad de la seguridad de la misma se ha visto comprometida.
- (k) Todo Explotador Aéreo debe proteger y custodiar toda la carga y/o correo de origen o transbordo desde el punto donde se aplica la inspección u otro control de seguridad hasta la salida de la aeronave contra interferencias no autorizadas, a fin de evitar que sea utilizada para cometer un acto de interferencia ilícita. Las medidas de protección de la carga o correo de origen o transbordo, luego de haber sido inspeccionado, por parte del explotador aéreo, deben:
- (1) Evitar que la carga o correo inspeccionada, entre en contacto con cualquier persona, carga o correo no inspeccionado.
- (2) Asegurar que la carga o correo inspeccionada, se mantenga bajo custodia o protección, de forma tal que se prevenga que cualquier persona pueda introducir o adosar algún elemento no inspeccionado al envío de carga o correo.
- (l) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que los Servicios Especializados Aeroportuarios habilitados como terminales de almacenamiento de carga y/o correo, así como su propio terminal de almacenamiento de carga y/o correo donde se almacene su carga, cuenten con barreras físicas que separen las áreas destinadas al almacenamiento de la carga y/o correo de un proceso de exportación, de aquella proveniente de una importación.
- (m) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que la carga inspeccionada no se encuentre ubicada en una misma área, junto con la carga no inspeccionada, sin que existan barreras físicas que las separen de manera efectiva. De presentarse una condición contraria a lo establecido en este párrafo, esta situación será considerada como mezcla de carga.
- (n) En caso de presentarse una situación de mezcla de carga inspeccionada con carga no inspeccionada, se debe inspeccionar nuevamente toda la carga inspeccionada involucrada en la referida mezcla.
- (o) Todo Explotador Aéreo debe establecer procedimientos para garantizar la seguridad de las mercancías peligrosas de alto riesgo (de acuerdo a lo señalado en el Doc 9284 de la OACI), e incorporar estos procedimientos en sus programas de seguridad.
- (p) Todo Explotador Aéreo debe inspeccionar la bodega de la aeronave, los dispositivos unitarizados de carga y vehículos de transporte de la carga y/o

correo, antes del inicio de la estiba y mantenerlos protegidos y custodiados luego de la inspección.

- (q) Todo Explotador Aéreo debe asegurar y evidenciar que la carga y/o correo a ser transportada en sus aeronaves, se encuentre registrada en el manifiesto de carga a bordo de la aeronave y coincida en cuanto al número de piezas (bultos individuales) y/o contenedores y el número de la guía aérea.

- (r) Todo Explotador Aéreo debe emitir una declaración de seguridad de envío a fin de asegurar que toda la carga y el correo que transportará en sus aeronaves en un vuelo con destino internacional, haya sido inspeccionada. Dicha declaración puede ser impresa o estar en formato electrónico y ésta debe ser presentada al Inspector de la DGAC cuando sea solicitada.

- (s) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que la declaración de seguridad de envío cuente con la siguiente información:

(1) La identidad del agente acreditado, expedidor reconocido u otra entidad que originalmente emitió la declaración de seguridad;

(2) El contenido del envío;

(3) El origen del envío;

(4) El destino del envío;

(5) La declaración de seguridad del envío, en la que se declare si es seguro para:

(j) Aeronaves de pasajeros, aeronaves exclusivamente de carga y aeronaves exclusivamente de correo;

(ii) Solamente aeronaves exclusivamente de carga y exclusivamente de correo; o

(iii) Aeronaves de pasajeros, aeronaves exclusivamente de carga y aeronaves exclusivamente de correo, conforme a los requisitos de alto riesgo;

(6) Métodos de inspección aplicados a los envíos o fundamentos para exonerarlos de la inspección; y

(7) La firma del personal que hace la declaración de seguridad u otro medio de autenticación cuando se utiliza la transmisión electrónica.

- (t) Todo Explotador Aéreo debe establecer en su PSEA, un procedimiento para identificar a toda persona natural o representante de una persona jurídica, que entrega la carga y/o correo a través de un terminal de almacenamiento de carga y/o correo.

- (u) En caso que el Explotador Aéreo lleve a cabo el registro mencionado en el párrafo anterior de manera manual, debe mantener un registro de dicha la identificación; tal registro debe incluir por lo menos lo siguiente:

(1) Nombre y apellido de la persona natural o nombre de la persona jurídica que entrega la carga.

(2) Copia del DNI de la persona que entrega la carga.

(3) Cantidad de bultos entregados

(4) Firma de la persona que entrega la carga

- (v) Todo explotador aéreo, debe aplicar las medidas correspondientes a la seguridad de la carga y correo, de acuerdo a las disposiciones aplicables a los niveles de riesgo, establecidas en el PNSAC y en su PSEA.

108.116 Seguridad del COMAT / COMAIL, Artículos de Servicios en Vuelo y Artículos de Aprovisionamiento.

- (a) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que se inspeccione todo COMAT, COMAIL y artículos de servicios en vuelo a ser transportados en sus aeronaves.

- (b) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que todo COMAT, COMAIL y artículos de servicios en vuelo a transportar en sus aeronaves, sea protegido y custodiado, desde que estos sean inspeccionados hasta que sean cargados en la aeronave.

- (c) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su PSEA el procedimiento de inspección, protección y custodia del COMAT, COMAIL y artículos de servicios en vuelo a transportar en sus aeronaves.

(d) Todo explotador aéreo que transporte artículos de aprovisionamiento en sus aeronaves, es responsable de asegurar que se apliquen las siguientes medidas de seguridad:

(1) Se inspeccione y se mantenga protegido el elemento de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento (Trolley, maleta, etc.) a ser transportados en su aeronave.

(2) Luego de cargar los artículos y alimentos en el interior del elemento de almacenamiento, este sea cerrado y asegurado con un sistema de precintos, sellos controlados o similares; así mismo debe asegurar que se mantenga un registro de la administración de los precintos, sellos controlados o similares.

(3) Se inspeccione el área interior del vehículo, en donde se transportarán los elementos de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento a ser transportados en sus aeronaves.

(4) Implementar un mecanismo de protección, haciendo uso de un sistema de precintos controlados o similares, contra la manipulación indebida en el vehículo o transporte de los artículos de aprovisionamiento hacia la aeronave, luego de haber sido inspeccionada. Este mecanismo debe permitir su trazabilidad y evidenciar si éste ha sido roto, vulnerado o manipulado por una persona no autorizada.

(5) El SEA que le provee el servicio de suministro de agua, bebidas y alimentos, establezca un sistema de control efectivo, orientado a tener identificado y controlado cualquier artículo que pueda representar una amenaza para el vuelo (Cuchillos, utensilios de cocina, etc.) que se encuentre en el área de preparación y almacenamiento de los alimentos, así como cualquier otra área que se encuentre directamente relacionada con la preparación de los alimentos.

(6) Asegurar que, al interior del vehículo, donde se transportan los artículos de aprovisionamiento, sólo

ingresen personas autorizadas bajo supervisión (Observación visual permanente) o previamente inspeccionadas, a fin de evitar que esta persona pueda introducir en esa área del vehículo y/o en los elementos de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento, algún artículo prohibido. En el caso de que se confirme el ingreso de una persona sin autorización al interior del vehículo donde se transportan los artículos de aprovisionamiento, luego de este haber sido inspeccionado; el explotador aéreo debe volver a realizar la inspección al interior del vehículo.

(7) El SEA que le provee el servicio de suministro de agua, bebidas y alimentos, controle el acceso de las personas al área de preparación y almacenaje de alimentos.

(8) Cuando el lugar de despacho esté fuera de la Zona de Seguridad Restringida del aeródromo y se deba trasladar los elementos de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento en vehículos por la zona pública, el explotador aéreo sobre la base de una evaluación de riesgos, debe determinar si en forma adicional a lo referido en los numerales anteriores, se lleven a cabo ciertas medidas de control del recorrido de los vehículos, tales como; comunicaciones por radio, controles de tiempo de traslado, escoltas u otros medios de control. Estas medidas de control deben estar establecidas en su PSEA.

(9) Durante el proceso de recepción en el puesto de estacionamiento de la aeronave y antes de que los artículos de aprovisionamiento sean embarcados en la aeronave, asegurar que el mecanismo de protección, contra manipulación indebida (precintos, sellos de seguridad, etc.) implementado para asegurar que el vehículo es el mismo que fue utilizado en las instalaciones del proveedor del servicio, no hayan sido vulnerados (roto o abierto o dañado). Así mismo, debe conservar los registros de los datos de los mecanismos de

- protección contra manipulación indebida por un tiempo no menor a 15 días, desde que estos fueron utilizados.
- (10) Negar el embarque de los artículos de aprovisionamiento, cuando se evidencie que el mecanismo de protección, contra manipulación indebida colocado en el vehículo, se encuentra vulnerado (roto o abierto o dañado), salvo que tal mecanismo haya sido abierto o roto, en la ZSR del aeropuerto para atender previamente el aprovisionamiento de otra aeronave y el explotador aéreo aplique algún mecanismo de control para confirmarlo.
- (11) El explotador aéreo debe aplicar controles de inventario sobre los mecanismos de protección contra manipulación indebida que empleen en los vehículos o contenedores de los artículos de aprovisionamiento o en los artículos de servicio en vuelo.
- (12) El SEA que le provee el servicio de suministro de agua, bebidas y alimentos, haya implementado, aplique y mantenga un sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV) que permita visualizar y grabar:
- i) El proceso de empaque de los alimentos, bebidas y artículos que se cargarán en los elementos de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento (Trolley, maleta, etc.) que serán transportados en sus aeronaves;
 - ii) El proceso de inspección y protección de los elementos de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento (Trolley, maleta, etc.), así como cualquier otro artículo (Almohadas, frazadas, etc), que serán transportados en sus aeronaves;
 - iii) El proceso de llenado de los elementos de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento (Trolley, maleta, etc.) que serán transportados en sus aeronaves;
- iv) El proceso de estibado de los elementos de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento (Trolley, maleta, etc.) a los vehículos que los transportarán hacia la aeronave, hasta que las puertas de tales vehículos queden cerradas y aseguradas;
 - v) El proceso de recepción de los insumos y artículos que serán utilizados para la preparación de los alimentos y la recepción de cualquier artículo que tiene como destino final un elemento de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento (Trolley, maleta, etc.) que serán transportados en sus aeronaves;
 - vi) El área de almacenamiento de los insumos y artículos que serán utilizados para la preparación de los alimentos y de los artículos que tienen como destino final un elemento de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento (Trolley, maleta, etc.) que serán transportados en sus aeronaves;
 - vii) El área de preparación de los alimentos que serán cargados en los elementos de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento (Trolley, maleta, etc.) que serán transportados en sus aeronaves.
 - viii) El área de preparación de los alimentos que serán cargados en los elementos de almacenamiento de los artículos de aprovisionamiento (Trolley, maleta, etc) que serán transportados en sus aeronaves.
- (e) Todo Explotador Aéreo, debe incluir en su PSEA, los procedimientos para ejecutar y cumplir con las actividades descritas en el párrafo anterior.

108.117 Mercancías y Artículos de Venta Libre (duty free).

- (a) Todo Explotador Aéreo debe inspeccionar, proteger y custodiar los artículos de venta libre que ofrezca a bordo de sus aeronaves contra actos de interferencia ilícita.
- (b) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su PSEA, un procedimiento para cumplir con el párrafo anterior.

108.118 Equipos de Seguridad.

- (a) Todo Explotador Aéreo que ejecute una tarea de inspección en cumplimiento de alguna disposición de la presente regulación, debe asegurar que los equipos que sean utilizados para tal fin, cumplan con los requisitos de detección y actuación descritos en el Apéndice 1 de la presente norma.
- (b) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que las máquinas de rayos X que sean empleadas para realizar la inspección del equipaje de bodega, carga y/o correo, cuenten con un sistema TIP. Así también se debe asegurar que este sistema sea utilizado para mantener la competencia de los operadores de rayos X.
- (c) El sistema TIP al que se hace referencia en el párrafo anterior, debe contar por lo menos con los siguientes requisitos:

- (1) Un sistema o software que envía a los operadores de rayos X en forma automática e imprevisible, imágenes virtuales de artículos peligrosos de acuerdo al contexto de los artículos inspeccionados (ej. inspección del equipaje de bodega – sólo IEDs), Así mismo, este sistema no debe interferir en el funcionamiento normal ni en la operación del equipo de rayos X.
- (2) Una biblioteca de imágenes del sistema TIP, no menor a 250 imágenes correspondientes a artefactos explosivos improvisados (IED) ensamblados, todas ellas capturadas desde ángulos diferentes.
- (3) La biblioteca de imágenes virtuales se debe renovar por lo menos en un

30% cada dos (2) años, considerando como fecha inicio para contabilizar el año, la fecha de instalación o activación del banco de imágenes virtuales inicial.

- (4) Las imágenes virtuales deben ser representativas, realistas y diversas.
- (5) Mensajes de notificación al operador del equipo de rayos X de los resultados de identificación de las imágenes virtuales del sistema TIP.
- (6) Reportes de los resultados de identificación de las imágenes virtuales del sistema TIP por cada operador de la máquina de rayos X.
- (7) La descarga y visualización de los resultados del sistema TIP estará restringido al personal señalado en el programa de seguridad de la entidad regulada.
- (d) En el caso de que el sistema TIP sea administrado a través de una red informática, los Explotadores Aéreos deben proteger la misma contra interferencias virtuales o físicas no autorizadas.
- (e) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que se designe por lo menos a una persona responsable de llevar a cabo el análisis de los resultados obtenidos de los reportes de identificación, de las imágenes virtuales del sistema TIP.
- (f) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que se descarguen y se analicen por lo menos de manera mensual, los reportes del sistema TIP por cada operador de la máquina de rayos X, a fin de identificar si se requiere un incremento en las horas de entrenamiento con el objetivo de mejorar sus niveles de detección y adaptar la instrucción de los operadores con base a las deficiencias observadas.
- (g) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que se conserven los análisis efectuados sobre los resultados del sistema TIP de los últimos doce (12) meses.
- (h) Todo Explotador Aéreo que utiliza una máquina de rayos X, debe asegurar

que cada vez que el operador de dicha máquina inicie su turno, ingrese con un código de identificación único, al cual se asociará los resultados que se obtengan del sistema TIP.

- (i) Todo Explotador Aéreo que implemente una red informática, incluidos los soportes físicos y lógicos, a la que se integren los equipos de seguridad (ej. EDS, CCTV, Máquinas de Rayos X, etc.) debe asegurar que solo personal autorizado descrito en su PSEA tenga acceso a esta red. Esta red informática debe estar protegida contra interferencias que puedan poner en peligro la seguridad de la aviación civil.
- (j) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o través de un servicio especializado aeroportuario, equipos EDS o máquina de rayos X para realizar la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, debe asegurar que:
- (1) Se almacenen las imágenes captadas por tales equipos correspondientes a los equipajes, bultos u otros artículos sometidos a inspección en dichos equipos por un periodo no menor a treinta (30) días contados desde el momento de su visualización en la pantalla del equipo antes citado. Asimismo, el Explotador Aéreo es responsable de asegurar que se cuente con un software que permita la visualización de las imágenes almacenadas.
 - (2) En caso de operar vuelos internacionales de acuerdo a la RAP 121 o 129, utilice un CBT para cumplir con los requisitos de instrucción de los operadores de tales equipos de acuerdo a lo descrito en el PNISAC.
- (k) El CBT debe brindar, mediante simulación, una exposición a las personas de imágenes de artículos prohibidos observadas a simple vista y también a través de rayos X, además este software debe contar con un algoritmo que permita adaptar el aprendizaje de manera individual a las necesidades de cada persona, ajustando los niveles de dificultad y concentrándose en áreas determinadas

que requieran desarrollo.

- (l) Todo Explotador Aéreo que opere bajo la RAP 121 o 129 y utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario, equipos EDS o máquina de rayos X, para la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, debe asegurar que el software de entrenamiento basado en la computadora (CBT) cumpla con:
- (1) Clasificar las imágenes por categorías y permitir la programación del porcentaje de imágenes por categorías a ser visualizadas por cada persona durante el entrenamiento.
 - (2) Se utilice un CBT de acuerdo a lo señalado en el PNISAC, para cumplir con los requisitos de instrucción de los operadores de tales equipos.
 - (3) Emitir reportes de horas de entrenamiento por persona, el cual incluya detalles acerca de las fechas y duración de cada entrenamiento.
 - (4) Permitir la inclusión de imágenes vistas en la operación cotidiana.
 - (5) Actualizar las librerías de imágenes por el fabricante.
 - (6) Asegurar que las imágenes presentadas sean correspondientes a las labores de inspección que realiza la persona (ej. Equipaje de bodega, carga y/o correo.) y presenten diferentes niveles de dificultad en su interpretación.
 - (7) A partir del 01 de marzo del 2023, la biblioteca de imágenes del CBT será no menor a doscientos cincuenta (250) artefactos explosivos improvisados (IED) ensamblados, todas ellas capturadas desde ángulos diferentes, así como cualquier otro elemento que pueda constituir un artículo prohibido en el equipaje de bodega.

- (m) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario, equipos EDS o máquina de rayos X para realizar la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, debe asegurar y evidenciar que se realicen las pruebas de operatividad en los siguientes casos:
- (1) Al inicio de cada operación o
 - (2) Luego de haberla dejado desatendida o
 - (3) Luego de una evacuación de emergencia o
 - (4) Luego del reinicio del equipo (ej. debido a un corte de energía) o
 - (5) Por lo menos una vez cada veinticuatro (24) horas en caso de operación ininterrumpida..
 - (6) El explotador aéreo debe asegurarse que los registros que evidencien los resultados de la prueba de operatividad del equipo de rayos X, se conserven por un periodo no menor a quince (15) días, contados desde el día de realización de la prueba.
- (n) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario una máquina de rayos X, para la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo, debe asegurarse que se cuente y se utilice una pieza de ensayo combinada (CTP), que cumpla con los requisitos y criterios establecidos en la documentación de orientación emitida por la DGAC, para la realización de las pruebas de operatividad de las máquinas de rayos X.
- (o) Los equipos de seguridad que no alcancen los requisitos de detección y de actuación esperados en la prueba de operatividad ejecutada, no pueden ser utilizados, a menos que:
- (1) Se les otorgue mantenimiento, y
 - (2) Sea sometido a una nueva prueba de operatividad que satisfaga los requisitos de detección y de actuación esperada, así como lo señalado por el fabricante del equipo en sus manuales de operación o similar.
- (p) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario, equipos EDS, máquina de rayos X o ETD, para realizar la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, debe cumplir un plan de mantenimiento de los equipos en forma trimestral y otorgar el mantenimiento correctivo cuando tales equipos presenten una falla o avería que impida su correcto desempeño o resulte necesario para su operación efectiva.
- (q) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario, equipos EDS, máquina de rayos X o ETD, para la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, debe cumplir y evidenciar la implementación de las recomendaciones realizadas por el personal que brinda los servicios de mantenimiento de los equipos de seguridad.
- (r) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario, equipos EDS, máquina de rayos X o ETD, para la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, y que presente falla o error que impida o afecte su nivel de detección o actuación por un lapso superior a tres (03) horas de manera continua, debe reportarlo a la DGAC, dentro de las doce (12) horas siguientes a la detección de la condición de inoperatividad del equipo de seguridad, indicando las acciones a ejecutar para tal situación. Tal información debe ser reportada a través del portal web que la DGAC ponga a disposición para tal efecto.
- (s) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario, equipos EDS, máquina de rayos X o ETD, para la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, debe evidenciar que el proveedor que brinda

servicios de mantenimiento a sus equipos de seguridad, cuente con personal calificado por el fabricante del equipo o por un instructor autorizado por dicho fabricante.

- (t) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario, equipos EDS, máquina de rayos X, para la inspección de los equipajes de bodega, que será transportada en sus aeronaves, debe evidenciar que el personal que realiza la inspección, no opere tales equipos por un período de tiempo mayor a veinte (20) minutos en cualquier período de cuarenta (40) minutos en operación ininterrumpida, así también debe asegurar que el personal que realiza la inspección de la carga y/o correo, solo opere tales equipos por un período de tiempo no mayor a cuatro (4) horas ininterrumpidas, después de este periodo de tiempo no podrá volver a operar dichos equipos hasta después de treinta (30) minutos.
- (u) Todo Explotador Aéreo podrá solicitar una desviación a lo exigido en el párrafo anterior, siempre y cuando exponga por escrito ante la DGAC, las alternativas de cumplimiento que no conlleven a un detrimento de los niveles de seguridad de la operación. La solicitud será evaluada por la DGAC.
- (v) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario, equipos detectores de trazas de explosivos (ETD), para realizar la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, debe asegurarse que este equipo recoja y analice trazas de partículas presentes y alertar mediante una alarma la presencia de explosivos. El ETD será utilizado conforme a lo indicado por el fabricante y el material consumible no se utilizará más allá de las recomendaciones del fabricante o si el rendimiento de dicho material se ha deteriorado.
- (w) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario, equipos detectores de trazas de explosivos

(ETD), para realizar la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, debe asegurarse que el proceso de recolección de muestras sea dentro y fuera del equipaje o bulto, así como de su contenido, de ser el caso.

- (x) La documentación que evidencie la realización de la prueba de operatividad de los equipos de seguridad utilizados para realizar la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo, tales como los equipos EDS o máquina de rayos X, debe incluir información tal como:
- (1) La fecha de realización de la prueba de operatividad,
 - (2) hora de inicio y término de la prueba de operatividad,
 - (3) Los parámetros y valores observados por cada test ejecutado en la prueba de operatividad.
 - (4) información del modelo y serie del equipo a ser evaluado y el nombre, apellidos y firma de la persona que realice la prueba.
- (y) Todo explotador aéreo debe confirmar que cualquiera de los test que le corresponde ejecutar durante la realización de la prueba de operatividad, de acuerdo a lo establecido en su PSEA, obtengan un resultado satisfactorio; de lo contrario debe asegurar que se suspenda la operación de la máquina de rayos X, hasta que se logre superar tales test de manera satisfactoria.
- (z) Todo explotador aéreo debe asegurar que el área de trabajo donde se inspecciona el equipaje de bodega, se encuentre suficientemente iluminada, a fin de que se puedan captar imágenes claras y nítidas a color en el sistema de video vigilancia (CCTV).
- (aa) Todo Explotador Aéreo que utilice directamente o a través de un servicio especializado aeroportuario un equipo de rayos X, para realizar la inspección de los equipajes de bodega, carga y/o correo que será transportada en sus aeronaves, debe asegurar que el área de trabajo del personal que interpreta las imágenes de un equipo de rayos X (EDS o convencional), incluyendo los

aspectos relativos a ergonomía, cumpla con la normativa aplicable en materia de ergonomía y lo establecido en el Apéndice 2 de la presente norma.

108.119 Criterios de Selección del Personal de Seguridad del Explotador Aéreo.

- (a) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que el personal de seguridad propio o contratado (incluyendo los que aplican controles de seguridad) que realice cualquiera de las funciones de seguridad descritas en sus PSEA o en la presente regulación, cumpla por lo menos con lo siguiente:
- (1) Ser de nacionalidad peruana.
 - (2) Tener dieciocho (18) años de edad como mínimo.
 - (3) Tener un estado de salud física y mental compatible con las labores a realizar. Para evidenciar lo relativo a la salud física, se debe acreditar que el personal de seguridad no cuenta con una limitación relativa a su visión y oído, que le impida hacer la tarea de seguridad que se le ha asignado.
 - (4) Presentar un curriculum vitae o formulario actualizado.
 - (5) Presentar una declaración jurada que indique que los datos consignados en el formulario o curriculum vitae son reales y que autoriza a la empresa a realizar una verificación de antecedentes. Asimismo, debe declarar que de comprobarse la falsedad de los hechos y/o datos declarados, se le retirará la tarjeta de identificación otorgada por el operador del aeródromo, sin que esto limite la aplicación de otras acciones que puedan corresponder de acuerdo a Ley.
 - (6) Haber culminado la educación básica regular (Estudios secundarios).
 - (7) Ser sometido a un proceso de verificación de antecedentes penales.
 - (8) En el caso de los ciudadanos peruanos que no hayan residido en territorio peruano en los últimos tres (3) años, debe presentar una constancia de antecedentes
- penales o su equivalente emitido por la autoridad correspondiente del estado extranjero donde estuvo residiendo, legalizada por el ministerio de relaciones exteriores.
- (b) El curriculum vitae o formulario actualizado antes referido debe contener lo siguiente:
- (1) Nombre y apellidos, fecha de nacimiento, estado civil y nacionalidad.
 - (2) Número de documento nacional de identidad.
 - (3) Domicilio actual, números telefónicos (correspondientes a un teléfono fijo o celular) y correo electrónico de contacto.
 - (4) Fotografía.
 - (5) Descripción de la experiencia laboral de los últimos cinco años (nombre y datos de contacto de la empresa), de ser el caso.
 - (6) Detalle de estudios cursados.
- (c) Todo Explotador Aéreo debe establecer en su PSEA, los criterios de selección de su personal de seguridad de la aviación propio o subcontratado.
- (d) Una persona no puede realizar tareas de control de seguridad, si como resultado de la verificación de antecedentes penales se comprueba que este ha sido declarado culpable y condenado en cualquier jurisdicción por:
- (1) Terrorismo,
 - (2) Narcotráfico o tráfico ilícito de drogas,
 - (3) Delitos contra los medios de transporte (incluidos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil),
 - (4) Delitos contra el patrimonio (incluyendo robo, hurto o extorsión),
 - (5) Delitos contra la fe pública,
 - (6) Homicidio,
 - (7) Secuestro,
 - (8) Tráfico de armas o tenencia ilegal de armas,
 - (9) Delitos sexuales o pertenencia a una organización delictiva o de crimen organizado.

- (e) Todo Explotador Aéreo debe someter a una nueva verificación de antecedentes penales, al personal que aplica controles de seguridad, pasado tres (3) años desde la última verificación realizada.
- (f) Todo Explotador Aéreo debe conservar los antecedentes penales presentados, por un período no menor a tres (3) años contados desde la fecha de emisión de los mismos (Antecedentes penales, emitido por el poder judicial o en el certijoven y certiadulto, emitido por el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo).
- (g) Todo Explotador Aéreo debe mantener un legajo por cada personal que cumple funciones de seguridad, donde se pueda evidenciar el cumplimiento de los requisitos antes descritos.

108.120 Nivel de Riesgo y Estudios de Seguridad.

- (a) Cuando un Explotador Aéreo, tome conocimiento de la variación de los niveles de riesgos, a razón de una disposición emitida por la DGAC o como resultado de una evaluación propia, debe aplicar inmediatamente las medidas de seguridad establecidas en su PSEA, correspondientes al nivel de riesgo dispuesto.
- (b) Todo Explotador Aéreo debe establecer en su PSEA un procedimiento para determinar el nivel de riesgo en el que se encuentra.
- (c) Todo Explotador Aéreo debe realizar una evaluación de riesgos cuando reciba información sobre alguna amenaza relacionada a sus operaciones. Si como resultado de esta evaluación, se determina que el nivel de riesgo es mayor a un nivel de riesgo bajo, el Explotador Aéreo debe informar este resultado a la DGAC de la manera más rápida posible. La evaluación de riesgo antes descrita será realizada de acuerdo a un procedimiento incluido en el PSEA, el cual incluirá a la evaluación de la amenaza y a la evaluación de la vulnerabilidad como parte de este procedimiento.
- (d) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su PSEA, las medidas a adoptar en

respuesta a un aumento del nivel de riesgo, y estas medidas deben ser acordes con las descritas en el Apéndice 02 – Nivel de Riesgo del PNSAC. El Explotador Aéreo podrá incluir en su PSEA, medidas de seguridad adicionales que no sean contrarias o inferiores a lo requerido en el PNSAC.

108.121 Respuesta a Situaciones de Contingencia.

- (a) Todo Explotador Aéreo debe elaborar, aplicar, evaluar y mantener actualizado un Plan de Contingencia que describa claramente todas las medidas aplicables y las acciones que deben ejecutarse para atender cualquier situación de interferencia ilícita en la que el Explotador Aéreo se encuentre involucrada. Asimismo, debe asegurar que se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita
- (b) El Plan de Contingencia del Explotador Aéreo debe incluir por lo menos procedimientos a seguir ante:
 - (1) Apoderamiento ilícito de aeronaves,
 - (2) Toma de rehenes a bordo de las aeronaves,
 - (3) Intrusión no autorizada o por la fuerza en una aeronave,
 - (4) Aviso y alerta de bomba contra sus aeronaves,
- (c) Todo Explotador Aéreo debe incluir en su Plan de Contingencia información relativa a datos de contacto de las personas involucradas en la resolución y atención de la situación de contingencia (Teléfonos, Email, etc.), información sobre los servicios de emergencia (Hospitales, Autoridades Policiales, etc.).
- (d) Todo Explotador Aéreo debe asegurar la participación del personal solicitado por el mando del COE a nivel nacional o del COE a nivel de aeródromo, durante la atención de una situación de crisis.
- (e) Todo Explotador Aéreo que haya participado o aplicado acciones de respuesta contra un acto de interferencia ilícita, debe enviar un informe escrito a la DGAC, dentro de los cinco (05) días útiles siguientes al término del acto de interferencia ilícita, a través del Portal Web DGAC.

- (f) Cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, el Explotador Aéreo debe comunicar a las autoridades policiales especializadas, a fin de que estas inspeccionen su aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Para ello el Explotador Aéreo debe brindar todas las facilidades y herramientas a fin de que dicha inspección se ejecute correctamente.
- (g) Todo Explotador Aéreo debe coordinar con las autoridades competentes del Estado, servicios especializados aeroportuarios y otras entidades involucradas en su Plan de Contingencia para la elaboración del mismo.
- (h) Cuando un Explotador Aéreo tenga sospecha justificada o conocimiento que una aeronave es objeto de un acto de interferencia ilícita debe compilar la información disponible respecto al incidente y notificar inmediatamente a:
- (1) DGAC.
 - (2) Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
 - (3) Operador del Aeródromo.
 - (4) Policía Nacional del Perú.
- (i) Todo Explotador Aéreo que utilice o tenga documentación, videos, archivos o cualquier clase de información relacionada con un acto de interferencia ilícita se asegurará de almacenarla, protegerla y mantener la confidencialidad respectiva de la misma, así mismo ponerla a disposición del Mando del COE nacional o Mando del COE del aeródromo o la DGAC, a su solicitud.
- (j) Todo Explotador Aéreo, debe otorgar capacitación a su personal respecto a su Plan de Contingencia, de acuerdo a lo establecido en su programa de seguridad.
- (k) Todo Explotador Aéreo, debe asegurar que su Plan de Contingencia incluya los procedimientos de notificación a las entidades responsables de suministrar respuesta ante un acto de interferencia ilícita.
- (l) Todo Explotador Aéreo, debe asegurar que la divulgación de su Plan de Contingencia se encuentre limitada a aquellas personas que deban conocerlo debido a su participación en dicho plan. En caso de generar copias del Plan de Contingencia, se debe mantener un estricto control de ellas.
- (m) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que su Plan de Contingencia incluya procedimientos para verificar que este Plan sea eficaz, identificar las deficiencias y resolver los puntos débiles en los mecanismos de respuesta, a través de la evaluación de los resultados de los ejercicios de contingencia y planteamiento de las acciones correctivas pertinentes, así como su implementación.
- (n) Los Explotadores Aéreos que operan bajo la RAP 121 y 129 deben realizar ejercicios de mesa por lo menos cada dos (2) años y los que operan bajo la RAP 135 realizarán sus ejercicios cada tres (3) años, a fin de verificar la eficacia de sus planes de contingencia.
- (o) Todo Explotador Aéreo debe participar en los ejercicios de mesa y prácticos del aeródromo requeridos según el PNSAC.
- (p) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que cuando el resultado de la evaluación de su Plan de Contingencia, se identifique la necesidad de realizarle una modificación al mismo, se elabore y se envíe a la DGAC una propuesta de revisión de tal Plan, en un plazo no superior de diez (10) semanas, contados desde la fecha de la realización del ejercicio.
- (q) Todo Explotador Aéreo debe comunicar a la DGAC, las fechas de verificación de su Plan de Contingencia con una antelación no menor a treinta (30) días, a menos que el ejercicio haya sido solicitado por la DGAC.
- (r) Todo Explotador Aéreo que haya participado de un ejercicio de mesa o de un ejercicio práctico debe enviar a la DGAC por mesa de partes o por el portal web de la DGAC, un reporte escrito de los resultados observados y las propuestas de mejora o cambios para el plan de contingencia sobre el cual se realizó el ejercicio, dentro de las cuatro (04) semanas siguientes al término del ejercicio.
- (s) Todo Explotador Aéreo, debe coordinar con el SEA que le brinda servicios, a fin de que este le facilite sus equipos para la atención de una aeronave que se encuentre bajo una situación de interferencia ilícita.

108.122 Actividades de Control de Calidad.

- (a) Todo Explotador Aéreo que opere bajo la RAP 121 y 129 debe elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Control de Calidad Interno (PCCI) escrito, dicho Programa será enviado a la DGAC para que luego de su revisión y de encontrarse conforme, sea aprobado por la DGAC.
- (b) El Programa de Control de Calidad interno del Explotador Aéreo que opere bajo la RAP 121 y 129 debe establecer procedimientos para la ejecución de sus auditorías de seguridad interna en su PSEA. Las auditorías de seguridad antes citadas deben realizarse por lo menos una vez por cada año calendario y estas deben incluir la verificación de la implementación y cumplimiento de las medidas y procedimientos de seguridad, establecidos en su PSEA aprobado. Esta actividad debe alcanzar a los SEAs que le brindan servicios y ejecutan los procedimientos establecidos en su propio PSEA del explotador aéreo.
- (c) Todo Explotador Aéreo que opere bajo la RAP 121 y 129 (Transporte aéreo comercial regular de pasajeros de vuelos internacionales) debe llevar a cabo ejercicios controlados, de acuerdo a las frecuencias mínimas que se describen a continuación:

Vuelos Internacionales	Vuelos Nacionales
(1) Un ejercicio controlado de la verificación de seguridad de aeronaves cada tres (03) meses.	(1) A partir de 01 enero del año 2024, un ejercicio controlado de la inspección del equipaje de bodega cada cuatro (04) meses.
(2) A partir de 01 de enero del año 2024, un ejercicio controlado de la inspección del equipaje de bodega cada tres (03) meses.	(2) A partir de 01 de enero del año 2024, un ejercicio controlado de la inspección de la carga y correo cada cuatro (04) meses.
(3) A partir de 01 de enero del año 2024, un ejercicio controlado de la inspección de la carga y correo cada tres (03) meses.	

Nota: El Explotador Aéreo podría coordinar con el SEA que le brinda el servicio de inspección del equipaje de bodega y de la carga o correo, a fin de adquirir los artículos inertes necesarios para la ejecución de los ejercicios controlados antes citados de inspección de equipaje o de la carga o correo.

- (d) Todo Explotador Aéreo que opere bajo la RAP 135 debe en cumplimiento de su Programa de Control de Calidad Interno, llevar a cabo una (01) auditoría interna de seguridad cada dos (2) años calendarios.
- (e) Todo Explotador Aéreo debe desarrollar los procedimientos a seguir para la ejecución de cada uno de los ejercicios controlados que se encuentre obligado a realizar, en el PSEA.
- (f) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que los artículos a emplearse para la ejecución de los ejercicios controlados cumplan con:
 - (1) Estar etiquetados claramente como artículos para ejecución de ejercicios controlados (p. ej., mediante una etiqueta informativa adherida al artículo) y se indique a quién se debe llamar en caso de que se encuentre el artículo.
 - (2) Estar descritos en su PCCI, y sean de una naturaleza tal que estén permitidos por Ley y no ponga en peligro la seguridad de las personas, aeronave, aeropuertos o sus instalaciones, en caso de pérdida de estos artículos.
 - (3) Estar bajo el control y custodia Explotador Aéreo.
- (g) Todo Explotador Aéreo debe asegurarse que, durante la ejecución de los ejercicios controlados, no se interfiera con las operaciones o se generen inconvenientes a las personas que no se encuentran sometidos al ejercicio controlado.
- (h) Todo Explotador Aéreo debe evidenciar el cumplimiento del programa de control de calidad interno, a solicitud de los Inspectores de seguridad de la aviación de la DGAC.
- (i) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que, al término de la aplicación de una auditoría o un ejercicio controlado, se elabore un reporte donde se consigne

el resultado de la actividad de control de calidad. Se debe conservar dicho reporte por un período no menor a dos (2) años contados desde la fecha de la ejecución de la actividad de control de calidad.

- (j) Todo Explotador Aéreo que ejecute una auditoría interna y/o ejercicio controlado a un SEA, y detecte algún incumplimiento, debe notificar a la entidad evaluada y solicitar el envío de un plan de acciones correctivas que incluya plazos y responsables de resolución.
- (k) Todo Explotador Aéreo que ejecute una auditoría interna y/o ejercicio controlado y detecte algún incumplimiento crítico de seguridad, debe asegurar la aplicación de acciones correctivas inmediatas.
- (l) Todo Explotador Aéreo debe llevar a cabo y evidenciar la aplicación de actividades de seguimiento, a fin de verificar la implementación de las acciones correctivas identificadas como resultado de la aplicación de su PCCI.
- (m) Todo Explotador Aéreo que aplica un PCCI debe entregar a solicitud de la DGAC, información de los resultados obtenidos y el estado de las acciones correctivas aplicadas en atención a dicho programa.
- (n) El PCCI del Explotador Aéreo puede ser modificado por la DGAC y estas modificaciones tendrán efecto inmediato a disposición de la DGAC.
- (o) Todo Explotador Aéreo que opere bajo la RAP 121 y RAP 129, debe elaborar un reporte que incluya una descripción de todas las actividades de control de calidad (Auditoría y ejercicio controlado) realizados durante el año calendario, así como los resultados obtenidos y de ser el caso, los planes de medidas correctivas y actividades de seguimiento respectivas. Este reporte anual, será remitido a la DGAC dentro del primer mes del año calendario al periodo del reporte, a través del Portal Web de la DGAC.
- (p) El personal responsable de realizar las auditorías debe contar con una experiencia no menor a (12) doce meses en materia de seguridad de la aviación, estar familiarizado con el PSEA del explotador aéreo y debe

haber sido delegado por el jefe de seguridad para realizar estas actividades de control de calidad.

108.123 Instrucción.

- (a) Todo Explotador Aéreo debe elaborar, aplicar y mantener un programa de instrucción en seguridad de la aviación para el personal que aplica las tareas, funciones o procedimientos descritos en el PSEA, de acuerdo a lo establecido en el PNISAC vigente. Del mismo modo, evidenciar el cumplimiento de su programa de instrucción, a solicitud de los inspectores de seguridad de la aviación de la DGAC.
- (b) Todo Explotador Aéreo debe, brindar formación a los oficiales de seguridad en detección del comportamiento. Los temas a otorgarse como parte de esta formación deben estar descritos en el PSEA.

108.124 Excepciones de cumplimiento aplicables a los Explotadores Aéreos que operan bajo la RAP 135.

- (a) Los Explotadores Aéreos que operan bajo la RAP 135, no se encuentran obligados a cumplir con lo establecido en la parte:
 - (1) 108.103 (e) (1),
 - (2) 108.105 literal (m) y literal (s).
 - (3) Capítulo D, 108.300 (c).
- (b) Los explotadores aéreos que operan bajo la RAP 135, en zonas y/o campos remotos, tales como campos petroleros, campos mineros, etc.; brindando servicios de transporte aéreo para tales empresas, pueden solicitar a la DGAC, para que ciertas medidas de seguridad que son de su responsabilidad, sean autorizadas a ser ejecutadas por el personal de seguridad de la entidad que contrata los servicios de dicho explotador aéreo, siempre y cuando:
 - (1) La autorización sea aplicable solo a una o más de las medidas de seguridad establecidas en 108.124 (c) y estas se lleven a cabo en zonas y/o campos remotos.
 - (2) El personal que realizará tales tareas, sea capacitado para ejecutar dicha actividad, de acuerdo al programa de instrucción del explotador aéreo.

- (3) La aplicación de las medidas de seguridad sea supervisado por algún representante del explotador aéreo.
 - (4) El procedimiento ejecutado por el personal de seguridad de la entidad que contrata los servicios del explotador aéreo, sea sometido a una auditoría anual, como parte de las actividades de control de calidad del explotador aéreo.
 - (5) Se incluya dicha autorización en el programa de seguridad aprobado del explotador aéreo.
- (c) Las medidas de seguridad de responsabilidad del explotador aéreo que opera bajo la RAP 135, que pueden ser autorizadas por la DGAC a ser ejecutadas por el personal de seguridad de la entidad que contrata los servicios del explotador aéreo, son:
- (1) Inspección del equipaje facturado
 - (2) Inspección de la carga, COMAT y COMAIL
 - (3) Protección del equipaje y carga inspeccionada
- (d) En ningún caso, el explotador aéreo, podrá eximirse de su responsabilidad, respecto a las tareas descritas en el párrafo anterior

108.125 Cláusula de Incumplimiento.

Cualquier Explotador Aéreo, que incumpla con alguna parte de la presente regulación o con el Programa de Seguridad aprobado, podrá ser sometido a la Junta de Infracciones de la DGAC sin desmedro de las acciones penales o civiles.

CAPÍTULO C - NORMAS GENERALES PARA EXPLOTADORES AÉREOS: RAP 91, 133 Y 137, CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL (RAP 141), ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS (RAP 145) Y AEROCLUBES

108.200 Aplicación

El presente capítulo establece normas en materia de seguridad aplicables a los Explotadores Aéreos que operan bajo las RAP 91, 133, 137, Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (RAP 141), Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (RAP 145), así como los Aeroclubes.

108.201 Explotadores Aéreos que operan bajo la RAP 91, 133 o 137

- (a) Todo Explotador Aéreo, debe elaborar, aplicar y mantener actualizado Procedimientos de Seguridad escritos para:
- (1) Controlar, proteger y custodiar su aeronave.
 - (2) Inspeccionar la carga y/o correo y otros artículos a ser transportados en sus aeronaves.
 - (3) Proteger sus instalaciones que tengan acceso a la parte aeronáutica o ZSR del aeródromo desde la parte pública y evitar el acceso no autorizado de cualquier persona, vehículo y artículos prohibidos a través de sus instalaciones hacia la ZSR.
- (b) Todo Explotador Aéreo debe controlar, proteger y custodiar sus aeronaves, a fin de evitar que las mismas sean utilizadas para llevar a cabo o sean objeto de un acto de interferencia ilícita.
- (c) Todo Explotador Aéreo debe inspeccionar toda la carga y/o correo y otros artículos a ser transportados en sus aeronaves.
- (d) Todo Explotador Aéreo que contrate a un SEA, debe asegurarse que este se encuentre certificado por la DGAC.
- (e) Todo Explotador Aéreo cuyas instalaciones tengan acceso a la parte aeronáutica o ZSR del aeródromo desde la parte pública, será

responsable de evitar el acceso no autorizado de cualquier persona, vehículo y artículos prohibidos a través de sus instalaciones hacia la ZSR.

- (f) Todo Explotador Aéreo debe asegurar y evidenciar que su personal de seguridad haya culminado de manera satisfactoria la instrucción y el entrenamiento práctico en el trabajo establecido en el PNISAC o en sus procedimientos de seguridad, antes de ejecutar cualquier función o tarea asignada en sus procedimientos de seguridad; y también que se le otorgue nuevamente la instrucción cuando corresponda.
- (g) Todo explotador aéreo antes de poner en servicio su aeronave debe asegurarse que en dicha aeronave no existan objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, que pongan en riesgo la seguridad de la aeronave, pasajeros y tripulación. El nivel de profundidad de esta actividad estará sujeta a la evaluación de riesgos del explotador aéreo
- (h) Todo Explotador Aéreo que opere en zonas remotas, debe realizar una evaluación de riesgos de la zona de operación, a fin de determinar la necesidad de la aplicación de medidas de seguridad adicionales, con el objetivo de minimizar las posibilidades de que se cometa un acto de interferencia ilícita.
- (i) Cuando un Explotador Aéreo tenga sospecha justificada o conocimiento que una aeronave es objeto de un acto de interferencia ilícita, debe compilar la información disponible respecto al incidente y notificar inmediatamente sea posible a:
- (1) La DGAC.
 - (2) Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
 - (3) Operador del Aeródromo.
 - (4) Policía Nacional del Perú.
- (j) Todo Explotador Aéreo debe elaborar, aplicar y mantener actualizado un Plan de Contingencia que incluya por lo menos las actividades a seguir ante:
- (1) Apoderamiento ilícito de sus aeronaves y,

- (2) Aviso y alerta de bomba contra sus aeronaves.

108.202 Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas

- (a) Toda Organización de Mantenimiento Aprobadas (OMA) cuyas instalaciones tengan acceso a la parte aeronáutica o ZSR del aeródromo desde la parte pública, será responsable de evitar el acceso no autorizado de cualquier persona, vehículo y artículos prohibidos a través de sus instalaciones hacia la ZSR.
- (b) Todo OMA debe elaborar, aplicar y mantener actualizados procedimientos de seguridad escritos para:
- (1) Controlar el acceso a sus instalaciones, cuando estas tengan acceso a la parte aeronáutica o ZSR del aeródromo desde la parte pública.
 - (2) Proteger y custodiar las aeronaves que le sean entregadas por el Explotador Aéreo a fin de evitar que las mismas sean utilizadas o preparadas para llevar a cabo un acto de interferencia ilícita. Este requisito es aplicable aun cuando las instalaciones del OMA se encuentren fuera de la ZSR de los aeródromos.
- (c) Asegurar y evidenciar que el personal que realiza funciones o tareas descritas en los procedimientos de seguridad haya culminado de manera satisfactoria la instrucción y de ser el caso, el entrenamiento práctico en el trabajo establecido en el PNISAC o en sus procedimientos de seguridad, antes de ejecutar cualquier función o tarea asignada en sus procedimientos de seguridad y también que se le otorgue nuevamente la instrucción cuando corresponda. Cuando el personal sea propio, es responsable de otorgar la instrucción.
- (d) Todo OMA será sujeto a inspecciones de seguridad, auditorías de seguridad y pruebas por parte de la DGAC, con la finalidad de verificar el cumplimiento de la presente regulación en materia de seguridad de la aviación, debiendo brindar toda la información solicitada por la DGAC a través de sus inspectores.

108.203 Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil y Aeroclubes

- (a) Los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil y Aeroclubes deben elaborar, aplicar y mantener actualizados procedimientos de seguridad escritos para:
- (1) Controlar, proteger y custodiar sus aeronaves.
 - (2) Evitar el acceso no autorizado de cualquier persona, vehículo y evitar el ingreso de artículos prohibidos a través de sus instalaciones hacia la ZSR, cuando sus instalaciones tengan acceso a la parte aeronáutica o ZSR del aeródromo desde la parte pública.
- (b) Los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil y Aeroclubes serán responsables de la seguridad de sus aeronaves e instalaciones que se encuentren en la ZSR del aeródromo.
- (c) Los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil y Aeroclubes deben controlar, proteger y custodiar sus aeronaves a fin de evitar que los mismos sean utilizados para llevar a cabo un acto de interferencia ilícita.
- (d) Los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil o Aeroclubes cuyas instalaciones tengan acceso a la parte aeronáutica o ZSR del aeródromo desde la parte pública, serán responsables de evitar el acceso no autorizado de cualquier persona, vehículo y artículos prohibidos a través de sus instalaciones hacia la ZSR.
- (e) Los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil deben mantenerse alerta cuando sus alumnos muestren comportamiento sospechoso, que ponga en riesgo la seguridad de la aviación. Cualquier comportamiento sospechoso que se identifique deberá ser informado a la DGAC y a las autoridades oportunamente.
- (f) Los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil deben brindar a sus alumnos charlas de concientización en materia de seguridad de la aviación. El otorgamiento de estas charlas debe cumplir con lo requerido en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil – PNISAC.

Nota: El PNISAC, describe el contenido mínimo de las charlas de "concientización en materia de seguridad de la aviación".

- (g) Los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil serán sujetos a inspecciones de seguridad, auditorías de seguridad y pruebas por parte de la DGAC, con la finalidad de verificar el cumplimiento de la presente regulación en materia de seguridad de la aviación, debiendo brindar toda la información solicitada por la DGAC a través de sus inspectores.
-

CAPÍTULO D - CRITERIOS DE CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR AÉREO

108.300 Aplicación

- (a) El presente Capítulo describe los aspectos relativos a la certificación del personal de seguridad que brinda servicios a un Explotador Aéreo, directamente para este o indirectamente a través de un SEA certificado como empresa de seguridad, para ejecutar tareas tales como:
- (1) Inspección física de las personas.
 - (2) Inspección del equipaje de bodega a través del equipo de Rayos X.
 - (3) Inspección de la carga y/o correo a través del equipo de Rayos X.
 - (4) Inspección física de la carga y/o correo.
 - (5) Inspección física del equipaje de bodega.
 - (6) Inspección del equipaje de bodega a través de equipos ETD, EDS o equipo de tomografía.
 - (7) Inspección física de la carga y/o correo a través de equipos ETD, EDS o equipo de tomografía.
 - (8) Inspección física de los equipajes de mano (De ser aplicable).
 - (9) Inspección física de los pasajeros del explotador (De ser aplicable).
- (b) Para efectos del presente Capítulo, cada vez que se mencione el término "tareas de inspección certificadas", este se refiere a las tareas descritas en el párrafo (a) de la presente sección.
- (c) Todo Explotador Aéreo debe asegurar que antes que el personal de seguridad ejecute cualquier tarea de inspección certificada, cuente con un certificado expedido por la DGAC. La DGAC es la única autoridad responsable de la certificación del personal de seguridad de los Explotadores Aéreos.
- (d) Todo Explotador Aéreo que deba certificar al personal que realiza tareas de inspección, debe a evaluar a dicho personal de acuerdo a las disposiciones establecidas en la Directiva de Seguridad emitida por la DGAC para tal efecto. Esta Directiva de Seguridad será puesta de conocimiento de los explotadores aéreos, a través del portal web de la DGAC (Extranet).

108.305 Proceso de Certificación

- (a) El Explotador Aéreo o el Servicio Especializado Aeroportuario habilitado como servicio de seguridad, según corresponda deben remitir a la DGAC para su evaluación, a través del Portal Web de la DGAC o por mesa de partes, la siguiente información de la persona a ser certificada:
- (1) Copia del documento de identidad de la persona a ser certificada, que acredite que este es de nacionalidad peruana y que tiene dieciocho (18) años de edad como mínimo.
 - (2) Certificado de Antecedentes Penales.
 - (3) Certificado de una entidad de salud que acredite que el personal de seguridad no cuenta con una limitación relativa a su visión y oído, que le impida hacer la tarea de seguridad que se le ha asignado.
 - (4) Registros que acrediten que el personal a certificarse aprobó satisfactoriamente el curso inicial para Oficial de Seguridad del Explotador Aéreo y que este se encuentre vigente, de acuerdo a lo establecido en la normativa aplicable.
 - (5) Registros que acrediten que el personal a certificarse culminó satisfactoriamente el entrenamiento práctico en el trabajo (EPT). Estos registros deben incluir la información que describa el progreso de la persona entrenada y finalmente una declaración específica del tutor que realizó el EPT, que indique que la persona se encuentra "apta" para la tarea que ejecutará bajo el amparo de su certificación. El EPT del personal certificado mantendrá su vigencia, siempre y cuando el personal desarrolle la actividad vinculada al EPT de manera continua (excluyendo periodos vacacionales u otros periodos de descanso autorizado según ley) y podrá ser válido incluso si brinda el servicio para otra entidad regulada, ejecutando la misma tarea para la que fue entrenada.
 - (6) Un registro o formulario que incluya los datos de la persona, domicilio, teléfonos de contacto, fotografía, experiencia laboral, educación y fecha de ingreso al explotador aéreo o SEA para el que brinde el servicio.

- (b) Cuando el personal a certificarse sea propio del Explotador Aéreo, este último deberá remitir a la DGAC la documentación que evidencie el cumplimiento de los criterios establecidos en el párrafo (a) de la presente Sección. La DGAC establecerá el mecanismo para el envío de dicha información.
- (c) Cuando el personal a certificarse pertenezca a un SEA, este último podrá ser quien remita a la DGAC la documentación que evidencie el cumplimiento de los criterios establecidos en el párrafo (a) de la presente Sección. La DGAC establecerá y comunicará el mecanismo para el envío de dicha información.
- (d) La información remitida a la DGAC, por parte del Explotador Aéreo o del Servicio Especializado Aeroportuario, será revisada y aprobada (Siempre y cuando cumpla todos los requisitos establecidos en la presente regulación) por esta autoridad.
- (e) Cuando la documentación presentada sea revisada por la DGAC y se compruebe el cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo (a) de la presente Sección, la DGAC emitirá un documento para informar a la entidad que presentó la documentación, los resultados de la certificación de su personal.
- (f) Todo Explotador Aéreo o SEA que cuente con personal de seguridad certificado por la DGAC, deberá llevar a cabo actividades de supervisión a dicho personal, a fin de asegurar que estos mantengan las competencias para realizar las tareas de inspección certificadas.
- (g) En caso de que el Explotador Aéreo o SEAs (Que brindan servicio de seguridad al Explotador Aéreo), identifique que existe un deterioro de las competencias del personal de seguridad certificado por la DGAC, estos deberán evaluar la necesidad de brindarles a dicho personal, capacitación de refresco (Instrucción teórica) o entrenamiento práctico. El alcance de la instrucción o entrenamiento debe estar orientado a cubrir las carencias identificadas.

- (h) Los Explotadores Aéreos o SEAs (Que brindan servicio de seguridad a los Explotador Aéreo), deben considerar la necesidad de retirar temporalmente de la tarea, al personal de seguridad certificado por la DGAC, cuando se identifique un deterioro importante en las competencias de estos, que puedan poner en riesgo la ejecución correcta de una tarea de seguridad, realizada bajo el amparo de la certificación de este personal.

108.310 Validez del certificado del personal de seguridad del explotador aéreo

- (a) El período de validez de la certificación del personal que realiza labores de inspección a través de la interpretación de imágenes de rayos X, es válida por tres (3) años; mientras que para el resto del personal certificado es de cinco (5) años
- (b) El proceso de recertificación del personal que aplica tareas de inspección certificadas para el explotador aéreo, se realizará de acuerdo a lo siguiente:
 - (1) Se debe remitir a través del portal web implementado por la DGAC, el certificado del curso de refresco más reciente aprobado satisfactoriamente, y un registro que evidencie que este personal ha obtenido una nota no menor a setenta (70) como resultado final del curso antes citado
 - (2) A partir del 01 de marzo de 2023, el personal que realiza labores de inspección a través de la interpretación de imágenes de rayos X del equipaje de bodega y carga para vuelos internacionales, debe aprobar el examen de interpretación de imágenes de acuerdo a las condiciones descritas en el PNISAC. En el caso que este personal no apruebe el examen de interpretación de imágenes, de acuerdo a las condiciones antes descritas, le será revocada la certificación.
 - (3) Cuando el personal cumpla con las condiciones antes descritas en forma satisfactoria, la DGAC renovará la certificación a favor del personal correspondiente.

- (c) Todo explotador Aéreo o Servicio Especializado Aeroportuario, habilitado como servicio de seguridad, debe notificar formalmente a la DGAC, en un plazo no superior a las setenta y dos (72) horas, cuando se interrumpa por cualquier motivo la relación laboral entre éstos y su personal de seguridad certificado.
- (d) La certificación del personal de seguridad perderá su validez automáticamente, y las facultades que esta otorgan quedarán sin efecto, cuando:
- (1) Su tiempo de vigencia ha culminado o;
 - (2) Esta sea revocada por la DGAC

108.315 Evaluaciones

- (a) Las evaluaciones exigidas al personal a ser recertificado, se realizarán de acuerdo a las condiciones descritas en el PNISAC.

108.320 Suspensión del certificado

- (a) La DGAC se encuentra facultada para suspender al personal de seguridad certificado.
- (b) Las causales por las que la DGAC, puede suspender el certificado del personal de seguridad, son las siguientes:
- (1) Cuando se identifiquen deficiencias de conocimiento, relacionado a la tarea de inspección para las cuales fue certificado, durante las actividades de vigilancia.
 - (2) Cuando se identifiquen deficiencias en la aplicación de los procedimientos de seguridad establecidos en su PSEA, relacionados a la tarea de inspección para las cuales fue certificado, durante las actividades de vigilancia.
 - (3) Cuando el personal haya fallado tres (3) pruebas de seguridad llevada a cabo por la DGAC, relacionada a la tarea de inspección para la cual fue certificado.
- (c) Cuando la DGAC comunique al Explotador Aéreo y SEA, acerca de la suspensión de la certificación de su personal de seguridad, las referidas entidades, deberán asegurarse que dicho personal suspendido no realice las funciones para las cuales fue certificado

en ninguna de sus operaciones.

- (d) Para que la DGAC pueda levantar la suspensión, el Explotador Aéreo o SEA deberá evidenciar que dicho personal ha cumplido con llevar a cabo un EPT, relacionado con la deficiencia de conocimiento o el procedimiento de seguridad evaluado según corresponda.
- (e) Todo Explotador Aéreo o SEA que cuente con personal de seguridad certificado por la DGAC y este no realice una de las tareas de inspección relativas a su certificación, por un periodo consecutivo mayor a tres (3) meses, deberá asegurarse que dicho personal no realice la tarea de inspección que no ejecutó dentro del periodo antes mencionado, mientras este no cumpla con llevar a cabo un EPT orientado a dicha tarea, de acuerdo a lo establecido en su PSEA.

108.325 Revocación de la Certificación del Personal de Seguridad Explotador Aéreo.

- (a) La DGAC podrá revocar la certificación del Personal de Seguridad certificado, cuando después de una investigación, se determine que el personal certificado a:
- (1) Presentado documentos o registros falsificados o adulterados en cualquier etapa del proceso.
 - (2) Participado en actos que pongan en peligro la seguridad pública, incluidos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.
 - (3) Participado en ciertos delitos, especialmente la posesión o el uso de drogas ilícitas, el tráfico de armas o la tenencia ilícita de armas, agresión con lesiones graves, extorsión, delitos sexuales o pertenencia a una organización delictiva, hurto, robo agravado y asociación con organizaciones terroristas.
 - (4) Cuando se interrumpa la relación laboral entre la entidad regulada y el personal certificado (ej. renuncia o cese). En este caso, el explotador aéreo o el SEA que le brinda el servicio de seguridad, debe comunicar este hecho a la DGAC, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la renuncia o cese de labores de su personal certificado.

EQUIPOS DE SEGURIDAD

A continuación, se describe los parámetros y características mínimas de desempeño de los equipos de seguridad.

1.1 Pórtico Detector de Metales

(a) Cuando el explotador aéreo implemente o deba asegurarse que se implemente un pórtico detector de metales (PDM) para la inspección de personas de acuerdo a lo dispuesto en la presente regulación, el explotador aéreo es responsable de asegurarse que el PDM cumpla por lo menos, con los siguientes aspectos:

- (1) La altura y ancho del área para el tránsito de las personas a través del PDM, debe ser por lo menos de 2 metros (alto) por 0.7 metros (ancho).
- (2) La altura y ancho de las dimensiones exteriores del PDM deben ser no mayor a 2.3 metros (alto) por 1.15 metros (ancho).
- (3) Contar con luces de tránsito que indiquen si una persona puede atravesar el PDM o debe esperar.
- (4) Capacidad de detección de metales ferrosos, no ferrosos y aleaciones que lleve consigo una persona a través del PDM, independientemente de la orientación o la forma del objeto, cuando su masa magnética sea igual o superior al umbral de sensibilidad del PDM.
- (5) El teclado o interfaz de operación del PDM, con el que se accede a su configuración, debe estar protegido contra interferencias de terceros no autorizados por el operador del aeródromo (ej. contraseña o panel de protección con llave).
- (6) Debe emitir una alarma sonora y visual cuando detecte un elemento metálico cuya masa magnética sea igual o superior al umbral de sensibilidad del PDM. Esta alarma debe ser reconocible a un rango de dos metros del PDM. El tono de la alarma audible debe ser ajustable.
- (7) El PDM debe indicar en forma visual, la zona donde se encuentra el elemento metálico que ha generado la alarma.
- (8) Cuando el PDM esté configurado para emitir una alarma audible y visual cuando una persona atraviese el PDM sin llevar consigo algún elemento metálico; esta alarma debe ser distinta respecto a aquella emitida cuando una persona lleva consigo un elemento metálico.
- (9) No debe emitir una alarma sonora o visual que indique que se ha superado el nivel de detección de una masa metálica, sin que una persona haya o esté atravesando el PDM.

Nota: El Explotador Aéreo debe considerar fijar el PDM en un piso nivelado, a fin de reducir la posibilidad de falsas alarmas debido a vibraciones producto del movimiento de elementos pesados o del viento en el área de trabajo y evitar colocarlo en lugares de vibración constante.
- (10) El desempeño del PDM no debe ser afectado por fuentes externas, que generen interferencias en su capacidad de detección. (ej. ondas de radio de los equipos de comunicación) Incluyendo la operación de los PDM sin interferencia con otros PDM ubicados a su alrededor por lo menos, a una distancia de 50 centímetros.
- (11) Contar con capacidad para selección automática de frecuencia, durante la operación del PDM.
- (12) Contar con una función de autodiagnóstico de su funcionamiento, que emita una alerta ante la detección de algún error o falla en el equipo.
- (13) Contar con una pieza de ensayo para la prueba de operatividad. De ser aplicable, contar con otra pieza de ensayo para la prueba de operatividad ante incrementos del nivel de riesgo.

(14) Contar con protección de los elementos internos del PDM contra derrames de agua y polvo ambiental.

(15) Contar con capacidad para operar de acuerdo a los rangos de temperatura y de humedad relativa del área de trabajo.

1.2 Equipo de Rayos X (Convencional)

(a) Cuando el explotador aéreo implemente o deba asegurarse que se implemente un equipo de rayos X convencional (equipo de rayos X que no cuenta con capacidad certificada de detección de explosivos) para la inspección del equipaje de bodega, carga o correo, en cumplimiento de la presente norma; el explotador aéreo es responsable de asegurarse que este equipo de rayos X cumpla por lo menos, con los siguientes aspectos:

(1) Contar con un túnel para ingreso de los equipajes de bodega, carga o correo, de un tamaño máximo de 1800 milímetros de alto y 1800 milímetros de ancho.

(2) Contar con tecnología dual-energy.

(3) Al encenderse, debe realizarse un auto-diagnóstico.

(4) Capacidad de generar y mostrar una imagen completa de cualquier artículo que ingrese por el túnel del equipo, sin cortes o partes faltantes, en tiempo real, es decir, que se muestre en pantalla la imagen del bulto, a medida que éste va pasando por las líneas detectoras del equipo de rayos X.

(5) Capacidad de almacenar imágenes de los artículos inspeccionados de acuerdo a lo señalado en la presente RAP y de visualizar por lo menos, los últimos veinte (20) bultos inspeccionados, retrocediendo las imágenes en la pantalla.

(6) Capacidad de detección de distintos materiales por su número atómico, permitiendo que los elementos orgánicos e inorgánicos sean diferenciados por colores distintos, incluyendo la posibilidad de distintas tonalidades del mismo color para el mismo material con densidades distintas.

(7) Capacidad de selección y ampliación de cualquier zona de la imagen generada con un zoom de por lo menos tres veces. Además, deberá disponer de una imagen miniatura que opere en forma simultánea y en tiempo real, y permita al operador evaluar claramente el sector de imagen sobre el que se está aplicando la función de zoom electrónico.

(8) Contar con funciones de visualización que permitan resaltar los elementos orgánicos, inorgánicos, realce de bordes, inversión de colores monocromos (blanco y negro) y contraste de niveles de densidad.

(9) Cuando sea aplicable, contar con un sistema TIP que incluya la elaboración y descarga de reportes de rendimiento de los operadores en forma diaria y mensual; además de permitir identificar en forma individual, aquellas imágenes reconocidas (hit) o no (miss), por el operador y las veces que generaron una falsa alarma.

(10) Permitir que el oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X), ingrese a su turno de trabajo con una cuenta de usuario y contraseña individual.

(11) Capacidad bidireccional de la faja, es decir permitir que el oficial de seguridad a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X) pueda detener el avance de la faja del equipo y de ser el caso, retroceder la faja, para volver a inspeccionar un artículo.

(12) Superar en forma satisfactoria, la prueba de operatividad ejecutada de acuerdo a lo señalado en el PSEA.

(13) Contar por lo menos con tres botones de parada de emergencia en forma operativa, que detenga el avance de la faja del equipo y la generación de rayos X en el equipo. Estos botones estarán ubicados, uno por cada salida del túnel del equipo y otro en el teclado.

- (14) Contar con un indicador visual de funcionamiento del equipo.
- (15) Contar con un teclado que incluya teclas de acceso rápido asociadas a las distintas funciones del equipo, de modo tal que se permita un ágil desempeño del oficial de seguridad a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X).
- (16) Contar por lo menos con un monitor plano LCD o LED a color, para la visualización de las imágenes generadas por el equipo.
- (17) Acceso diferenciado al software del equipo (ej. nivel operador, supervisor, administrador).
- (18) Poseer dos o más generadores de rayos X que en conjunto con otros dispositivos electrónicos del equipo, generen imágenes del bulto inspeccionado en ángulos distintos.

1.3 Equipo de Rayos X (EDS)

(a) El explotador aéreo que implemente o deba asegurarse que se implemente un equipo EDS (equipo de rayos X con capacidad certificada de detección de explosivos) que implemente para la inspección del equipaje de bodega, carga o correo, cumpla por lo menos con lo siguiente:

- (1) Contar con tecnología de tomografía computarizada de doble energía (Dual Energy CT)
- (2) Al encenderse, debe realizarse un auto-diagnóstico.
- (3) Capacidad de mostrar una imagen tridimensional (3D) completa de cualquier artículo que ingrese por el túnel del equipo, sin cortes o partes faltantes.
- (4) Capacidad de realizar cortes transversales a la imagen 3D analizada y extraer en 3D, la porción correspondiente a los artículos electrónicos y las amenazas detectadas por el algoritmo de detección.
- (5) Capacidad de detección de distintos materiales por su número atómico, permitiendo que los elementos orgánicos e inorgánicos sean diferenciados por colores distintos, incluyendo la posibilidad de distintas tonalidades del mismo color para el mismo material con densidades distintas.
- (6) Capacidad de selección y ampliación de cualquier zona de la imagen generada con un zoom de por lo menos diez veces. Además, deberá disponer de una imagen miniatura que opere en forma simultánea y en tiempo real, y permita al operador evaluar claramente el sector de imagen sobre el que se está aplicando la función de zoom electrónico.
- (7) Contar con funciones de visualización que permitan resaltar los elementos orgánicos, inorgánicos, realce de bordes, inversión de colores monocromos (blanco y negro), realce de brillo, alta penetración, alerta de alta densidad y contraste de niveles de densidad.
- (8) Capacidad de almacenar imágenes de los artículos inspeccionados de acuerdo a lo señalado en la presente RAP.
- (9) Permitir que el oficial de seguridad a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X), ingrese a su turno de trabajo con una cuenta de usuario y contraseña individual.
- (10) Contar con un kit de pruebas o elemento similar, elaborado por el fabricante para la ejecución de las pruebas de operatividad que permita confirmar la capacidad de detección de los parámetros del equipo, incluyendo la detección de explosivos en forma sólida y líquida.
- (11) Superar en forma satisfactoria, la prueba de operatividad ejecutada de acuerdo a lo señalado en el PSEA.

- (12) Capacidad de detectar en el equipaje de bodega, la presencia de un explosivo o un artículo explosivo, independiente de la forma, posición u orientación del explosivo, de acuerdo al desempeño esperado del algoritmo certificado.
- (13) Cuando se detecte la presencia de un explosivo (sólido o líquido) o artículo explosivo, el EDS debe indicar la posición del objeto que desencadenó la alarma en el equipaje o artículo inspeccionado.
- (14) Contar con una certificación vigente otorgada por cualquiera de las entidades descritas en el PNSAC en su edición vigente; y operar el EDS de acuerdo al software y hardware que obtuvo la certificación.

1.4 Equipo Detector de Trazas de Explosivos

Cuando el explotador aéreo implemente o deba asegurarse que se implemente un equipo detector de trazas de explosivos (ETD) para la inspección del equipaje de bodega, carga o correo, en cumplimiento de la presente norma, es responsable de asegurar que cumpla por lo menos con lo siguiente:

- (1) El ETD debe estar sobre una superficie que permita al operador trabajar con ergonomía y que sea capaz de soportar tanto al equipo como sus insumos. El ETD debe estar fijado al soporte antes citado. El material de la superficie de trabajo del ETD debe ser de acero inoxidable.
- (2) El ETD debe poder realizar una calibración interna automática, al ser encendido y tener la función de autodiagnóstico incorporada, que se ejecute en forma constante e indique entre otras cosas, cuando es necesario un ajuste, mantenimiento o calibración del equipo.
- (3) El ETD debe poseer una interfaz de operación amigable y de fácil uso para el usuario.
- (4) El ETD debe mostrar en su pantalla, el resultado de la muestra de las partículas (trazas) evaluadas.
- (5) El ETD debe emitir una alarma audible cuando detecte una traza de explosivos.
- (6) El ETD debe poder imprimir los resultados de las pruebas de detección y reportes de historial de las muestras analizadas.
- (7) El ETD debe poder detectar explosivos de origen militar, comercial y de fabricación casera (ej. basados en peróxido de hidrogeno).
- (8) El ETD debe iniciar automáticamente el análisis al insertar una muestra en el equipo.
- (9) El ETD debe conservar los registros de por lo menos seis meses de las muestras analizadas, incluida la hora, fecha y el resultado del análisis de la muestra. También debe tener la capacidad de entregar esta información a través de una interfaz de comunicación (ej. Ethernet, Wifi, TCP).
- (10) Los paños o colectores de trazas se deben utilizar por el máximo número de veces, sin que se haya detectado alguna traza de explosivos, que lo indique el fabricante del equipo ETD. En el caso de situaciones de pandemia o enfermedades contagiosas como el COVID-19 o similares, los paños se utilizarán una vez por persona.
- (11) El ETD debe contar con un manual de operación y un manual de mantenimiento o su equivalente, elaborado por el fabricante, en idioma español.
- (12) El ETD debe ser sometido a mantenimiento por parte de personal calificado por el fabricante del equipo.
- (13) El ETD debe contar con su kit de pruebas de verificación o de validación de su correcta operación, incluyendo la confirmación de su capacidad de detección de explosivos.
- (14) En el caso de que el ETD cuente con una fuente radioactiva, ésta debe contar con la autorización del IPEN, si corresponde.

DISEÑO DE SISTEMAS DE INSPECCIÓN DE EQUIPAJES DE BODEGA

El explotador aéreo debe asegurar el cumplimiento de los requisitos descritos a continuación, según corresponda, en el diseño de los sistemas de inspección de los equipajes de bodega y/o en la operación del sistema antes citado que implemente.

En el caso de requerir una desviación respecto a los requisitos citados a continuación, el explotador aéreo debe presentar una justificación detallada a la DGAC, la cual será evaluada en un análisis caso por caso.

a) Un sistema de inspección de los equipajes de bodega del tipo Stand-Along o de un sólo nivel, que tenga una sola máquina de rayos X (EDS o convencional) es permitida siempre y cuando la cantidad de diseño de equipajes por hora (bph) sea menor a 220 bph.

Nota: Tener en cuenta que, de acuerdo a lo señalado en este apéndice, el año de diseño para la determinación de la capacidad del equipo de rayos X, es el año de inicio de operaciones más cinco años adicionales. Ver literal siguiente.

b) El año de diseño del sistema de inspección del equipaje de bodega para la determinación de los equipos de inspección a implementar, debe estar basada en la demanda esperada para el sistema, cinco años después del año proyectado de inicio de operaciones.

Nota: Este literal implica que, si el año de inicio de operaciones del sistema está previsto para el año 2023, el valor de diseño de equipajes por hora (bph) para determinar los equipos de rayos X a ser implementados en el sistema de inspección del equipaje de bodega, será la demanda proyectada para el año 2028.

c) Cuando se utilicen fajas para el transporte de los equipajes de bodega hacia su inspección por parte de un equipo EDS, sistema de inspección del equipaje de bodega debe asegurar una separación mínima entre equipajes de una longitud no menor de 30 centímetros.

d) La velocidad de las fajas de alimentación y de salida de los equipajes de bodega al equipo EDS del sistema de inspección del equipaje de bodega, debe cumplir con los requisitos de velocidad del sistema EDS.

e) El sistema de inspección del equipaje de bodega debe mantener un control positivo de todo equipaje de bodega que se transporte en sus fajas (BHS). Por lo que debe poder detectar cuando un equipaje ha sido agregado, retirado o intercambiado mientras se encuentra en el BHS. En el caso de que el sistema detecte que un equipaje de bodega ha sido agregado, retirado o intercambiado, debe enviar este equipaje a un nivel de inspección siguiente, independientemente de la decisión asignada a este equipaje por el sistema.

f) El sistema de inspección del equipaje de bodega debe implementar un lector de la etiqueta del equipaje de bodega, que permita asociar los datos del equipaje de bodega (ej. número de vuelo, datos del pasajero, destino, etc.) y la imagen obtenida del equipaje de bodega en el equipo de rayos X. El lector antes citado debe estar ubicado antes del ingreso al equipo de rayos X del primer nivel o nivel único (en el caso de un sistema Stand-Along). El lector de la etiqueta del equipaje de bodega debe alcanzar ratios de reconocimiento de todos los datos de la etiqueta del equipaje de bodega no menor al 98%, cuando se trate de un lector basado en rayos láser o reconocimiento óptico; y un ratio de reconocimiento no menor al 99%, cuando se trata de un lector basado en un arreglo del tipo identificador de radio frecuencia (RFID).

Nota: el cálculo del ratio de lectura antes citado, se hará de la división entre el número de etiquetas de equipajes de bodega reconocidas y leídas en forma válida por el lector y el número de equipajes que salen del equipo de rayos X ubicado en el primer nivel de un sistema multinivel o en el equipo de rayos X de un sistema stand-alone.

g) Implementar un sistema de CCTV que permita el registro de las imágenes de lo siguiente:

- 1) El ingreso y salida del equipaje de bodega del equipo de rayos X (EDS o convencional), de forma que se pueda reconocer el color y forma del equipaje antes citado. Cuando se tenga un sistema multinivel, este requisito es aplicable a cada nivel de inspección.
- 2) El desarrollo de las labores de inspección de los operadores de rayos X. Lo anterior incluye la interpretación de imágenes, la toma de muestras del equipo ETD (de forma tal que se permita la identificación del operador del equipo y si el ETD emite una alarma), la manipulación o

separación del equipaje por parte del operador de rayos X para una revisión física o con ETD, la colocación de un equipaje liberado por un operador de rayos X en el HBS luego de haber sido inspeccionado y la apertura del equipaje de bodega que ha sido derivado a una reconciliación con el pasajero (de forma tal que se permita el reconocimiento de los artículos retirados del interior del equipaje).

- 3) El ingreso y salida de las personas hacia o desde las áreas citadas en el numeral anterior, de forma tal que se pueda identificar a cada una de estas personas, cuando se trate de un ambiente con barreras físicas y puertas de ingreso y/o salidas definidas.

h) Cuando un sistema de inspección del equipaje de bodega, emplee un equipo EDS para la inspección de este equipaje, el explotador aéreo debe asegurar que la decisión del EDS sea trasladada al sistema de fajas (BHS) y este último, retenga esta decisión durante su traslado por las fajas y nunca modifique esta decisión. En el caso de que el BHS no reciba una decisión del EDS, este evento será registrado como un error de comunicaciones. Bajo ninguna circunstancia, el sistema de inspección del equipaje de bodega debe intercambiar o transferir códigos o identificaciones otorgadas por el BHS a un equipaje, o decisiones sobre la condición del equipaje (ej. rechazado, liberado, rechazado por falta de decisión, etc.) otorgadas por el EDS o un operador de rayos X a un equipaje.

i) Cuando un sistema de inspección del equipaje de bodega, emplee un equipo EDS para la inspección de este equipaje, el explotador aéreo debe asegurar que este sistema cumpla con los siguientes requisitos:

- 1) Capacidad para emitir cualquiera de los tipos siguientes de reportes de acuerdo a un período fijo configurable, es decir que se pueda programar el inicio y término del período del reporte, incluyendo valores en minutos.

Nota: Para ejemplificar lo anterior, el sistema debe permitir emitir un reporte de las 05:10:00 a las 06:25:00 horas del 1 de noviembre de 2023.

- 2) Capacidad para emitir reportes acerca de los datos de los equipajes de bodega incluyendo: el número de diez dígitos de la etiqueta del equipaje, momento (tiempo) de evaluación en el gálibo de medición del equipaje, el número de identificación asignado por el sistema BHS y EDS al equipaje, momento (tiempo) que inicia la inspección en el equipo EDS; cantidad de equipajes de bodega ingresados al sistema y por cada equipo EDS.
- 3) Capacidad para emitir reportes acerca de las decisiones adoptadas en forma automática por el EDS, BHS o por el operador de rayos X respecto al equipaje. (ej. decisión adoptada por el EDS respecto al equipaje evaluado; decisión adoptada por el operador de rayos X respecto al equipaje evaluado; identificación y cantidad de equipajes evaluados que han sido determinados como sin amenaza por el EDS o por el operador de rayos X; identificación y cantidad de equipajes evaluados que han sido determinados como sospechosos o con alarma por el EDS o por el operador de rayos X; identificación y cantidad de equipajes evaluados por el operador de rayos X que han sido enviados al siguiente nivel debido a que se agotó el tiempo de evaluación y no se tomó una decisión; identificación y cantidad de equipajes que han sido enviados al siguiente nivel debido a que arribaron a un punto de decisión y no se pudo enviar la imagen a una estación para su evaluación por un operador de rayos X; identificación y cantidad de equipajes que han sido enviados al siguiente nivel debido a que el EDS no pudo completar o hubo errores en el escaneo del equipaje; número de equipajes cuya decisión fue sin amenaza por parte de cada equipo EDS; número de equipajes cuya decisión fue incluir una alarma en la imagen del equipaje enviada al siguiente nivel por parte de cada equipo EDS; número de equipajes reinsertados en el sistema; tiempo promedio de evaluación de los equipajes de bodega por tipo de decisión por parte del operador de rayos X: sin amenaza, con sospecha o certeza de amenaza, sin decisión).
- 4) Capacidad para emitir reportes acerca de eventos relacionados al desempeño del sistema de inspección del equipaje de bodega (HBS) y al sistema de fajas (BHS): tipo de evento (pérdida o anomalía en el seguimiento del equipaje en el BHS, avería de cualquier motor del sistema de fajas, paradas debido a atascos en el BHS, avería en el desviador y activación de la parada de emergencia); falla o error en la operación del equipo EDS; cantidad de equipajes analizados por el gálibo de medición; cantidad de equipajes detectados por el gálibo de medición como equipajes fuera del tamaño permitido. En el caso de los eventos relacionados al HBS o al EDS

antes citados, el reporte debe incluir la hora de inicio y término del evento, así como el lugar de ocurrencia del evento o identificación del equipo EDS.

Nota: el evento pérdida o anomalía en el seguimiento del equipaje de bodega en el BHS incluye los eventos siguientes: un equipaje llega a un punto de control (photo-eye o photocell) y el momento de arribo o presentación del equipaje difiere del esperado por el HBS, no se detecta la presencia de un equipaje en el punto de control en el momento esperado por el HBS, se detecta la presencia de un equipaje en un punto de control del HBS sin que haya sido detectado en un punto previo del HBS, la longitud de un equipaje ha variado entre dos puntos de control continuos en el BHS, la separación de dos equipajes ha variado entre dos puntos de control continuos en el BHS.

- 5) Capacidad para emitir reportes respecto al desempeño del lector de etiquetas del equipaje: identificación del lector de las etiquetas del equipaje; total de equipajes analizados por el lector; total de etiquetas de equipajes leídos o reconocidos por el lector; datos de las etiquetas de equipajes de bodega reconocidos incluyendo los 10 dígitos de las mismas y su correspondencia con la identificación asignada por el sistema BHS y equipo EDS; cantidad de problemas o errores en la lectura de las etiquetas de los equipajes de bodega.
- j) Cuando el sistema de fajas (BHS) o el equipo EDS dejen de funcionar debido a la activación de una parada de emergencia o cualquier otro evento, el sistema de inspección del equipaje de bodega debe mantener el control de los equipajes de bodega luego de haber sido inspeccionados por el equipo EDS y mantener inalterable la decisión transmitida al BHS por el equipo EDS, luego de la inspección del equipaje de bodega.
- k) El área de trabajo del personal que realiza la interpretación de imágenes de rayos X del sistema de inspección de los equipajes de bodega debe cumplir con los siguientes requisitos:
 - 1) Debe estar separado en forma física del área u oficina asignada para las labores de control o administración del sistema de fajas (BHS), y de otras áreas circundantes.
 - 2) Debe contar con barreras físicas que otorguen un ambiente de trabajo cerrado que prevenga accesos no autorizados a esta área.
 - 3) Las estaciones de trabajo (workstations) no deben estar localizadas al frente o a espaldas de una ventana. Las ventanas del área de trabajo deben estar localizadas en el lado derecho o izquierdo de las estaciones de trabajo, separadas por una distancia no menor a 2.75 metros.
 - 4) El nivel de ruido en el lugar de trabajo del personal que interpreta las imágenes de rayos X, no debe exceder de 55 decibeles.
 - 5) La iluminación en las estaciones de trabajo (workstations) debe ser no menor a 500 luxes, medidos al nivel inferior de la pantalla (monitor) de la estación de trabajo.
 - 6) Contar con aire acondicionado, que permita el control de la temperatura del área de trabajo por parte del personal que realiza la interpretación de imágenes.
 - 7) Los monitores de las estaciones de trabajo (workstations) deben cumplir con:
 - i) La parte más alta del monitor debe estar ubicado al nivel o por debajo del nivel de los ojos del operador de rayos X en posición sentado.
 - ii) El tamaño del monitor debe ser no menor a 20 pulgadas. Medido en forma diagonal desde los extremos de la pantalla electrónica (no incluye la carcasa).
 - iii) La distancia entre la vista del personal y el monitor debe ser entre 0.5 a 1.0 metros.
 - iv) El monitor debe estar ubicado en frente del personal que realiza la interpretación de imágenes, de forma tal que la cabeza, cuello y torso se posicionen al frente del monitor durante el desarrollo de su labor.
 - v) No debe haber reflejo en el monitor de las estaciones de trabajo durante la operación.
 - 8) Las sillas a ser asignadas al personal que realiza la interpretación de las imágenes de rayos X deben cumplir con:
 - i) La silla debe permitir libertad de movimientos. Los ajustes deberán ser accionados desde la posición normal de sentado.
 - ii) La altura del asiento de la silla debe ser regulable (adaptable a las distintas tipologías

físicas de las personas). La altura del teclado del equipo de rayos X debe estar a la altura del codo. iii) La altura de la cabecera de la silla debe ser ajustable y regulable en ángulos.

- iii) El respaldar de la silla debe ser de una altura no menor a 0.38 metros y de un ancho no menor a 0.30 metros, así como permitir una inclinación no menor de quince grados de la posición vertical.
- iv) Soporte o respaldo lumbar regulable en altura y en profundidad.
- v) El asiento de la silla debe tener una longitud de 0.38 a 0.43 metros y contar con un mecanismo para ajustar la profundidad del asiento. El tapiz de la silla debe ser redondeado para evitar compresión mecánica del muslo. El material de revestimiento del asiento de la silla debe ser de tejido transpirable y flexible y que tenga un acolchamiento de 40 mm. de espesor, como mínimo. El material de la tapicería y el del revestimiento interior tienen que permitir una buena disipación de la humedad y del calor.
- vi) La base de la silla debe tener cinco soportes y permitir una rotación de 360 grados sin restricción.
- vii) Los reposabrazos deben ser removibles y la distancia entre ellos debe ser no menor a 0.4 metros.

l) Implementar un mecanismo o dispositivo de control electrónico o físico (ej. gálibo) de la longitud y altura de los equipajes de bodega antes de ingresar al equipo EDS, a fin de prevenir el deterioro y daño del equipo EDS por equipajes fuera de las dimensiones aceptadas por el equipo de acuerdo al fabricante.

m) El lugar donde se realice la apertura del equipaje (reconciliación del equipaje), debido a la sospecha o certeza respecto a la presencia de un artículo prohibido o mercancía peligrosa restringida en el equipaje de bodega, debe contar con:

- 1) Barreras físicas que aislen esta área de otras circundantes.
- 2) Un dispositivo electrónico (ej. Laptop, Tablet, etc.) que permita observar la imagen obtenida del equipaje con el equipo de rayos X (EDS o convencional), por parte del personal a cargo de la inspección del equipaje de bodega.
- 3) Una mesa de trabajo con unas dimensiones no menores a 1,80 x 1,20 metros.
- 4) Un equipo detector de trazas de explosivos (ETD) que cumpla con los requisitos de la presente regulación y la normativa aplicable.
- 5) Un reloj que permita observar el tiempo local.

n) Para efectos del diseño del sistema de inspección del equipaje de bodega, la tasa de rechazo de un equipo EDS certificado como ECAC 3 en el primer nivel de un sistema multinivel tendrá el valor referencial de 25% del total de equipajes inspeccionados por este equipo.

o) Durante la etapa de diseño del sistema de inspección del equipaje de bodega, debe coordinar con la Policía Nacional del Perú (PNP), la ruta de acceso hacia el lugar donde se encuentre un equipaje con sospecha o certeza de contener un artefacto explosivo o sus componentes.

p) Cuando se emplee un equipo detector de trazas para realizar la inspección de un equipaje de bodega, el procedimiento de recolección de muestras debe incorporar la toma de muestras del exterior (incluir las partes más manipuladas tal como los cierres y las asas), y del interior del equipaje a ser inspeccionado (incluir las juntas del interior del equipaje y de la superficie de los artículos dentro del equipaje). La recolección de las muestras se realizará en un equipaje por vez, es decir no se permite tomar muestras de dos o más equipajes por un mismo dispositivo de recolección de trazas (ej. paño) en forma simultánea.

Nota: En el caso de la recolección de muestras de los artículos del interior del equipaje, se pondrá énfasis en artículos electrónicos, elementos densos u opacos vistos en el equipo de rayos X, así como artículos sospechosos y cualquier otro de acuerdo a lo establecido en el procedimiento del Programa de Seguridad.
