

SUB PARTE A: PROGRAMA DE SEGURIDAD PARA OPERADORES BAJO LA PARTE 121

Sección:

108.1 Aplicabilidad.

- (a) La Dirección General de Aeronáutica Civil es la autoridad de seguridad competente dentro de la República del Perú, y por lo tanto es la responsable de la seguridad de la aviación civil y de la preparación, ejecución y cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil, de las RAP y otros documentos pertinentes.
- (b) La presente Parte prescribe las normas de seguridad aeronáutica que controlan:
 - (1) Operaciones de titulares de certificados de explotador aéreo DGAC o certificados de operación que realizan operaciones aéreas;
 - (2) A toda persona a bordo de una aeronave operada por un titular de certificado descrito en el **subpárrafo** (b)(1) de la presente Sección;
 - (3) A toda persona que se encuentre en un **aeródromo** en el cual se realiza las operaciones descritas en el **subpárrafo** (b)(1) de la presente Sección;
 - (4) A toda persona que forma parte de la organización del explotador aéreo.
- (c) La Sub-parte B de la presente Parte está dirigida exclusivamente al programa de seguridad de los explotadores aéreos bajo la Parte 135.

- (d) La Sub-parte C de la presente Parte esta dirigido a los explotadores aéreos de la Parte 91, Parte 133, Parte 137, trabajo aéreo, aviación general y talleres de mantenimiento aeronáutico (TMA).
- (e) Los explotadores aéreos extranjeros, deberán respetar lo señalado en la Parte 129

108.3 Definiciones.

- (a) A continuación, las definiciones de los términos usados en la presente parte y para su aplicación:

(1) *Acto de interferencia ilícita*. Acto

- (i) De violencia realizado contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;
- (ii) De destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- (iii) De colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- (iv) De destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- (v) De comunicar, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;

- (vi) Utilizando ilícita e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma:
 - (A) Ejecutar un acto de violencia contra una persona en un **aeródromo** que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte; o
 - (B) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un **aeródromo** que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del **aeródromo**.
- (2) **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.
- (3) **Aeródromo.** Area definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de aeronaves en superficie.
- (4) **Aeropuerto internacional.** Todo aeródromo designado por la República del Perú en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se lleva a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria así como procedimientos similares.
- (5) **Aeropuerto Nacional.** Todo aeródromo designado por el estado que no se encuentre legalmente nombrado como internacional, pero si puede recibir vuelos internacionales en forma irregular y que necesariamente no cuenta con todas las autoridades requeridas para un aeropuerto internacional.
- (6) **Agente Acreditado.** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un

explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados por la autoridad competente, en relación con la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.

- (7) ***Alerta de bomba.*** Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un **aeródromo** o en una instalación de aviación civil.
- (8) ***Andén.*** Corredor situado al nivel del terreno, o por encima o debajo de éste, además de conectar los puestos de estacionamiento de la aeronave con un edificio de pasajeros.
- (9) ***Área de exhibición de la identificación de seguridad.*** Significa cualquier área identificada en el programa de seguridad, en la cual se exige a toda persona exhibir en forma permanente en la parte más visible de su vestimenta un medio de identificación aprobado en el **aeródromo**.
- (10) ***Área exclusiva.*** Significa aquella parte de un área de movimiento con respecto a la cual un transportador aéreo ha acordado por escrito con el operador de aeropuerto ejercer responsabilidad exclusiva por la seguridad en virtud a un programa de seguridad aprobado o de acuerdo a un programa de seguridad según lo señalado en la Parte 129;
- (11) ***Área de movimiento.*** Parte del aeródromo que se utilizará para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).
- (12) ***Armas cortas.*** Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.
- (13) ***Autoridad de seguridad competente.*** La autoridad que todo Estado designe para que dentro de su administración sea

responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa de seguridad de la aviación civil.

- (14) **Aviación general.** Todas las operaciones de aviación civil que no sean de servicios aéreos regulares ni operaciones de transporte aéreo no regulares por remuneración o alquiler.
- (15) **Aviso de bomba.** Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un **aeródromo** o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro tipo de artefacto.
- (16) **Carga.** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.
- (17) **Carga agrupada.** Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es transportista regular.
- (18) **Contenedor de equipajes.** Receptáculo en el que se carga los equipajes para su transporte a bordo de una aeronave.
- (19) **Correo.** Despachos de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.
- (20) **Configuración de asientos de pasajero.** Significa la cantidad total de asientos para los cuales la aeronave posee el certificado tipo, pudiendo estar disponibles para uso del pasajero a bordo de un vuelo. Asimismo, la mencionada configuración incluye dicho asiento en ciertos aviones el cual puede ser usado por un representante de la DGAC para realizar chequeos en vuelo pero que está disponible para propósitos de ingreso remunerado en otras ocasiones.

- (21) **Control de estupefacientes.** Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.
- (22) **Control de seguridad.** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (23) **Depósito de equipajes.** Espacio en el cual el equipaje facturado y de bodega se almacena hasta su transporte a las aeronaves así como el espacio donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado hasta su reexpedición, reclamo o disposición del mismo.
- (24) **Edificio de mercancías.** Edificio por el cual pasan las mercancías entre el transporte aéreo y el terrestre, y en el cual están situadas las instalaciones de tramitación, o en el cual se almacena las mercancías hasta efectuarse su transferencia al transporte aéreo o al terrestre.
- (25) **Equipaje.** Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se transporta en la aeronave mediante convenio con el explotador.
- (26) **Equipaje de transferencia entre líneas aéreas.** Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.
- (27) **Equipaje extraviado.** Equipaje involuntario o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.
- (28) **Equipaje no acompañado.** Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en la cual viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra aeronave.
- (29) **Equipaje no identificado.** Equipaje que se encuentre en un **aeródromo**, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el **aeródromo** y cuyo propietario no puede ser identificado.

- (30) **Equipaje no reclamado.** Equipaje que llega al **aeródromo** y que ningún pasajero reclama.
- (31) **Equipos de seguridad.** Dispositivos de carácter especializado que se utiliza, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- (32) **Estado de matrícula.** Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- (33) **Explotador Aéreo.** Persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de aeronaves o propone dedicarse a ésta.
- (34) **Fletamento Privado.** Significa cualquier fletamento para el cual el fletador contrata la capacidad total de un avión para el transporte de:
- (i) Pasajeros en desplazamiento aéreos civiles o militares efectuados bajo contrato con el gobierno de la República del Perú o el gobierno de una nación extranjera; o
 - (ii) Pasajeros invitados por el fletador, siendo el costo de éste asumido por completo por el fletador y no directamente o indirectamente por cada uno de los pasajeros
- (35) **Fletamento Público.** Significa cualquier fletamento que no sea fletamento privado.
- (36) **Inspección.** La Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (37) **Instalaciones de despacho fuera del **aeródromo**.** Terminal de transporte de pasajeros o mercancías en un centro de población urbano en el que existen instalaciones de despacho.

- (38) ***Mercancías***. Véase definición de carga.
- (39) ***Mercancías peligrosas***. Todo artículo o sustancia que, cuando se transporte por vía aérea, pueda construir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.
- (40) ***Miembro de seguridad***. Significa una persona que reúne los requisitos de la Sección 107.21;
- (41) ***Miembro de la tripulación***. Persona a quien el explotador asigna obligaciones que debe cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.
- (42) ***Operaciones Regulares de Pasajeros***. Significa ofrecer al público servicio de transporte aéreo de pasajeros desde terminales aéreas identificadas a una hora fija anunciada por itinerario u horario publicado en un periódico, revista u otro medio publicitario.
- (43) ***Operador de aeródromo / helipuerto***. Significa una persona que opera un aeródromo en el que suelen realizarse operaciones regulares y no regulares de pasajeros de un explotador o un transportador aéreo extranjero a quien se le exige contar con un programa de seguridad en virtud a lo dispuesto por el párrafo 108.5(a) o la Sección 129.25;
- (44) ***Parte aeronáutica***. El área de movimiento de un aeródromo y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.
- (45) ***Parte pública***. El área de un aeródromo y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público no viajero.
- (46) ***Pasajeros en tránsito***. Pasajeros que salen de un aeródromo en el mismo vuelo en el que llegaron.
- (47) ***Pasajeros y equipajes de transferencia***. Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

- (48) ***Pasarela de embarque.*** Rampa actuada mecánicamente y ajustable, para proporcionar a los pasajeros acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos.
- (49) ***Permiso.*** Tarjeta u otro documento expedido a las personas empleadas en los **aeródromos** o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso a los **aeródromos** o a cualquier otra(s) parte(s) restringida(s) de los mismos, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares. Algunas veces, los permisos son llamados tarjeta de identificación o pase de **aeródromos**.
- (50) ***Persona no admisible.*** Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.
- (51) ***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.
- (52) ***Presentación.*** El trámite de presentarse a un explotador de aeronaves para ser aceptado en un determinado vuelo.
- (53) ***Programa de seguridad.*** Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil nacional e internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- (54) ***Puesto de estacionamiento de aeronave.*** Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.
- (55) ***Puesto de inspección.*** Lugar donde se aplica los medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita

- (56) ***Puesto de presentación.*** Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación.
- (57) ***Punto vulnerable.*** Toda instalación en un **aeródromo** o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un **aeródromo**.
- (58) ***Sabotaje.*** Todo acto u omisión deliberada destinado 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.
- (59) ***Sala de espera a la salida.*** El espacio comprendido entre los puestos de presentación y la sala de espera en la parte aeronáutica.
- (60) ***Sala de espera en la parte aeronáutica.*** El espacio comprendido entre la sala de espera a la salida y las salidas en la parte aeronáutica del edificio de pasajeros.
- (61) ***Seguridad.*** Se entiende como la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
- (62) ***Servicio de mensajería.*** Actividad en la cual los envíos a cargo de uno o más expedidores son transportados a bordo de un servicio aéreo regular como equipaje de un mensajero que viaja como pasajero, acompañados por la documentación ordinaria correspondiente al equipaje facturado del pasajero.
- (63) ***Servicio especializado aeroportuario.*** Todo operador certificado por la DGAC que brinde servicios de acuerdo a la Parte 111.
- (64) ***Suministros.*** Artículos de naturaleza fungible que son utilizados o vendidos a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.
- (65) ***Tarjetas de identificación.*** Véase “Permisos”.

- (66) **Titular de certificado** significa una persona titular de un certificado de explotador DGAC si dicha persona realiza operaciones regulares y no regulares de pasajeros o de fletamento público de pasajeros o ambas.
- (67) **Vehículo de pasajeros a plataforma**. Todo vehículo utilizado para transportar pasajeros entre las aeronaves y los edificios de pasajeros.
- (68) **Verificación de antecedentes**. Verificación de identidad, y la experiencia de una persona, incluyendo cualquier antecedente penal, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.
- (69) **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 objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.
- (70) **Zona de clasificación de equipajes**. Espacio en el que se separa los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.
- (71) **Zona de mantenimiento de aeronaves**. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye las plataformas, los hangares, los edificios y talleres, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- (72) **Zona de mercancías**. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancías. Incluye las plataformas, los edificios y almacenes de mercancías, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- (73) **Zona de pasajeros**. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el despacho de pasajeros. Incluye

plataformas, edificios de pasajeros, estacionamientos de vehículos y caminos.

- (74) **Zona de seguridad restringida.** Zonas de la parte aeronáutica de un **aeródromo** / helipuerto cuyo acceso esta controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga, los centros de correo, los servicios de provisión de alimentos en la parte aeronáutica y los locales de limpieza de aeronaves.
- (75) **Zona estéril.** Espacio que media entre un puesto de inspección de personas y pertenencias, de conformidad con un programa de seguridad aprobado o de acuerdo a un programa de seguridad según lo señalado por la Parte 129, y las aeronaves, y cuyo acceso se encuentra estrictamente controlado.
- (76) **Zona sin restricciones.** Zona de un **aeródromo** / helipuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

108.5 Falsificación.

Ninguna persona puede efectuar u ordenar que se realice cualquiera de las siguientes acciones:

- (a) Cualquier declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud de cualquier tipo de programas de seguridad, medio de acceso o medio de identificación, o cualquier modificación a los mismos, en virtud a la presente parte.
- (b) Cualquier anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier registro o informe que se conserve, realice o use para mostrar el cumplimiento de la presente parte o para ejercer cualquier tipo de atribuciones en virtud a la presente parte.

- (c) Cualquier reproducción o alteración, para propósitos fraudulentos, de cualquier informe, registro, programa de seguridad, medio de acceso o medio de identificación expedido en virtud a la presente parte y otros que emita la DGAC.

108.7 Programa de Seguridad: Forma, contenido y disponibilidad.

- (a) Todo explotador aéreo deberá adaptar y llevar a cabo un programa de seguridad el cual deberá:
 - (1) De comprender las medidas para proteger la seguridad de las personas y pertenencias (equipaje facturado, carga y correo) que viajan por transporte aéreo contra actos de violencia criminal y actos de interferencia ilícita.
 - (2) Esté por escrito y firmado por la máxima autoridad o funcionario del explotador aéreo.
 - (3) Incluir los elementos consignados en el literal (b) de la presente sección,
 - (4) Ser aprobado por la DGAC, el plazo de entrega a la DGAC para su aprobación, será hasta el 30 de noviembre del 2003.
- (b) Todo programa de seguridad exigido en virtud a la sección 108.7 debe incluir lo siguiente:
 - (1) Los procedimientos y una descripción de las instalaciones y equipos utilizados para efectuar las funciones de inspección de seguridad según se señala en la sección 108.9
 - (2) Los procedimientos y una descripción de las instalaciones y equipos utilizados para efectuar las funciones de inspección de seguridad de la aeronave y las instalaciones según se señala en la sección 108.17
 - (3) Los procedimientos usados para cumplir los requisitos aplicables de la sección 108.19 con respecto a los miembros de seguridad.

- (4) Los procedimientos usados para cumplir lo estipulado en la sección 108.23 con respecto al uso de sistemas de rayos x.
- (5) Los procedimientos usados para cumplir lo estipulado en la Sección 108.31 con respecto a amenazas de bombas y actos de interferencia ilícita.
- (6) El programa curricular usado para realizar el entrenamiento que exige la Sección 108.45.
- (7) Todo explotador aéreo que tenga un programa aprobado de seguridad deberá:
 - (i) Mantener como mínimo una copia completa del programa de seguridad aprobado en la oficina del responsable de seguridad;
 - (ii) Mantener una copia completa o las partes pertinentes de su programa de seguridad aprobado o las instrucciones de implementación respectivas en todo aeródromo donde se realice operaciones aéreas;
 - (iii) Poner a disposición estos documentos para la inspección a solicitud de cualquier Inspector de la DGAC;
 - (iv) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de la información de seguridad confidencial o restringida a las personas estrictamente necesarias.

108.9 Inspección de pasajeros, de sus equipajes y de la carga.

Todo explotador aéreo deberá considerar lo siguiente:

- (1) Del pasajero y de su equipaje de mano; Se asegurará que el operador del aeródromo inspecciones a los pasajeros y su equipaje de mano.

De no poder cumplir el operador del aeródromo con lo mencionado en el párrafo anterior, el explotador aéreo

realizará satisfactoriamente dicha inspección sin afectar la facilitación (Anexo 9 de OACI).

- (2) Del equipaje de bodega; Se asegurará que todo equipaje que se transporte en bodega de la aeronave (equipaje no acompañado, equipaje de envío de compañía (rush) , equipaje de transbordo, equipaje de transferencia u otro) sea inspeccionado para evitar o impedir, que artefactos explosivos, incendiarios o peligrosos, no declarados sea transportado por vía aérea.

En el caso que los equipajes de transbordo y equipaje de transferencia, hayan realizado satisfactoriamente la inspección en el aeródromo de origen, no obliga lo dispuesto en el párrafo anterior.

- (3) De la carga; Se asegurará que toda carga que se transporte en bodega de la aeronave sea inspeccionado para evitar o impedir, que artefactos explosivo, incendiario o peligrosos, no declarados sean transportado por vía aérea.

108.11 Jefe de seguridad

Todo explotador aéreo deberá designar en su programa de seguridad a una persona que cumpla las funciones de jefe de seguridad, con poder de decisión y quien será el responsable de la seguridad del explotador aéreo. La designación deberá incluir el nombre del jefe de seguridad así como una descripción de la manera en la cual se le contactará en cualquier momento durante las veinticuatro (24) horas del día. Asimismo deberá señalar quien cubrirá sus funciones a falta de este. El jefe de seguridad deberá servir como contacto principal del explotador aéreo para efectos de las actividades inherentes a la seguridad y las comunicaciones con la DGAC, de acuerdo a lo establecido en el programa de seguridad.

108.13 Coordinador de seguridad.

- (a) Todo explotador aéreo deberá:

- (1) Designar a una persona en todo vuelo como coordinador de seguridad en tierra quien será el encargado de que se cumplan los procedimientos de seguridad estipulados en su programa de seguridad.
- (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.

108.15 Transporte de armas.

- (a) Ningún explotador aéreo puede permitir a ningún pasajero o tripulante tener un arma **consigo en la aeronave**, ya sea oculta o no, salvo en los casos que la DGAC autorice.
- (b) Ningún explotador aéreo puede aceptar el transporte de un arma a menos que;
 - (1) **Se realice la entrega del arma por parte del pasajero al personal de seguridad en el mostrador de presentación del explotador aéreo.**
 - (2) **Dicho pasajero tenga una licencia vigente emitida por la DICSCAMEC. En caso de pasajeros de las Fuerzas Armadas y Policiales deberá presentar su carné de identidad.**
 - (3) Se verifique que cualquier arma de fuego transportada **se encuentre** descargada;
 - (4) Se transporte el arma de fuego en un contenedor apropiado para el transporte aéreo;
 - (5) El contenedor que contiene el arma de fuego sea transportado en un área, a la cual los pasajeros no tengan acceso.

108.17 Seguridad de aeronaves e instalaciones.

Todo explotador aéreo deberá efectuar las siguientes funciones de control:

- (a) Prohibir acceso sin autorización a la aeronave:
 - (1) De pasajeros y tripulantes, a menos que se hayan sometido a la inspección de seguridad mencionada en la sección 108.9.
 - (2) De personal de otras empresas que no presten servicios a la aeronave.
- (b) La aceptación y almacenaje de la carga deberá de realizarse de manera que se impida un acto de interferencia ilícita.
- (c) Cerciorarse de que la carga y el equipaje no acompañado, que va ha ser transportado a bordo de la aeronave, sea manipulado en forma adecuada. Al respecto, debe cerciorarse de que sólo empleados directos del explotador aéreo o sus representantes tengan acceso al contenido de cualquier tipo de equipaje no acompañado tras haberse aceptado su transporte.
- (d) Efectuar inspecciones de seguridad de las aeronaves estacionadas. En el caso de las aeronaves que pernoctan en una base, asegurar o cerrar todas las puertas de acceso de carga, pasajeros, servicio de cocinas y mantenimiento que no requieran permanecer abiertas durante la permanencia en tierra de la aeronave.
- (e) Efectuar una inspección de seguridad de la aeronave antes de ponerla en servicio y tras haberse quedado sin atención de acuerdo a la lista de verificación descrita en el programa de seguridad debiendo tener en cuenta lo siguiente:
 - (1) El personal que efectúa la inspección debe estar familiarizado con la aeronave y deberá de notificar a las autoridades respectivas en caso de detectar artículos sospechosos.
 - (2) Efectuar una inspección visual de las áreas exteriores accesibles de la aeronave para determinar existencia de artículos que no pertenezcan a éstas.
 - (3) Antes de estibar la carga, revisar los compartimentos de carga para determinar la existencia de artículos que no pertenezcan a éstas.

- (4) El explotador aéreo deberá monitorear a la aeronave en la plataforma para cerciorarse de que no exista acceso sin autorización a dicha aeronave. Personal de seguridad deberá resguardar en todo momento todas las entradas de la aeronave que requieran estar abiertas y controlar al personal en uso de las mismas.

108.19 Personal de seguridad.

El explotador aéreo es responsable de la capacitación del personal que realice funciones de seguridad asimismo debe asegurarse de que estos cumplan con lo estipulado en el programa nacional de seguridad de la aviación civil y con las regulaciones emitidas por la DGAC. :

108.21 Operaciones en aeródromos que no cumplan con la Parte 107

Dentro del programa de seguridad, el explotador aéreo deberá de señalar las medidas de seguridad que se tomaran cuando se realicen operaciones en aeródromos que no cuentan con un programa de seguridad aprobado de acuerdo a la Parte 107 o que no posea condiciones de seguridad adecuadas su operación

108.23 Uso de sistemas de rayos x.

- (a) Seguridad radiología:
 - (1) Ningún titular puede usar un sistema de rayos x tras instalar inicialmente el sistema o tras moverlo de un lugar a otro, a menos que se realice un estudio de radiación por la autoridad competente el cual demuestre que el sistema reúne los estándares de ejecución aplicables.
 - (2) Ningún titular puede usar un sistema de rayos x dentro de la República del Perú a menos que en un plazo no mayor a los veinticuatro (24) meses calendarios anteriores se realice un estudio de radiación por la autoridad nacional competente, el cual demuestre que el sistema reúne los estándares de ejecución aplicables.

- (3) Ningún titular de certificado puede usar un sistema de rayos x dentro de la República del Perú para inspeccionar artículos de mano a menos se establece procedimientos para garantizar que todo operador del sistema cuenta con un dosímetro y sus procedimientos de control individual, si la autoridad competente lo exija.
- (b) Operación del equipo de rayos X.
- (1) Ningún titular de certificado puede usar un sistema de rayos x dentro de la República del Perú para inspeccionar artículos de mano a menos que figure de manera específica y en virtud a un programa de seguridad.
 - (2) Todo titular de certificado deberá cumplir las limitaciones de tiempo de servicio del operador de rayos x señaladas en su programa de seguridad.
 - (3) Ningún titular puede usar un sistema de rayos x para inspeccionar artículos de mano a menos que se coloque una señal visible en el puesto de inspección y en el sistema de rayos x, mediante la cual se indique a los pasajeros que dichos artículos son objeto de inspección por parte de un sistema de rayos x.
 - (4) Si el sistema de rayos x expone cualquier tipo de artículos de mano a más de un (1) milliroentgen durante la inspección, el titular de certificado deberá colocar una señal que indique a los pasajeros remover todo tipo de películas de sus artículos antes de la inspección. Si lo solicitan los pasajeros, se deberá inspeccionar sus equipos fotográficos y rollos de película sin exposición a un sistema de rayos x.
 - (5) Todo titular de certificado deberá mantener como mínimo una copia de los resultados del estudio de radiación de la autoridad competente más reciente llevado a cabo en virtud a la presente sección y deberá ponerlo a disposición para inspección a solicitud de la DGAC en cada puesto de inspección donde se utilice este tipo de equipos y en la oficina del encargado de seguridad del aeródromo.

- (6) La DGAC autoriza a los titulares de certificado a usar sistemas de rayos x para inspeccionar equipaje de mano en virtud a un programa aprobado de seguridad si el titular de certificado demuestra que:
 - (i) Se establezca un programa de entrenamiento inicial y periódicamente de los usuarios del sistema, el cual incluye entrenamiento en el uso eficiente de los sistemas de rayos x y la identificación de armas y otros artículos peligrosos;
 - (ii) Se establezca un programa de mantenimiento anual del equipo de rayos x, según las recomendaciones del fabricante, este mantenimiento será realizado por personal calificado por el fabricante.
 - (iii) El sistema de rayos x cumpla con los requisitos mínimos de inspección.

108.25 Uso de pórtico detector de metales y detectores manuales.

- (a) La DGAC autoriza a los titulares de certificado a usar los sistemas de pórticos detectores de metales y/o detectores manuales para inspeccionar a personas en virtud a un programa aprobado de seguridad si el titular de certificado demuestra que:
 - (1) Se establezca un programa de entrenamiento inicial y periódicamente de los operarios del sistema, el cual incluye entrenamiento eficiente del pórtico detector de metales y detectores manuales de metales para la identificación de armas y otros artículos peligrosos;
 - (2) Se establezca un programa de mantenimiento anual del pórtico detector de metales y de los detectores manuales, según las recomendaciones del fabricante, este mantenimiento será realizado por personal calificado por el fabricante.

- (3) El pórtico detector de metales y los detectores manuales de metales cumpla con los requisitos mínimos de inspección

108.27 Otros sistemas de detección.

La DGAC autoriza a los titulares de certificado a usar los otros sistemas de detección para la inspección de pasajeros y de equipaje acompañado, previa inspección de dichos equipos.

108.29 Normas de seguridad y otros documentos informativos.

- (a) Todo explotador aéreo deberá cumplir con toda norma de Seguridad emitida por la DGAC dentro del tiempo de cumplimiento que se consigna en dicha norma
- (b) Todo explotador aéreo que recibe una norma de seguridad deberá:
 - (1) A más tardar veinticuatro (24) horas tras la entrega o dentro del tiempo prescrito en la norma de seguridad, acusar recibo;
 - (2) A más tardar setentidós (72) horas tras la entrega o dentro del tiempo prescrito en la norma de seguridad, señalar el método por el cual el explotador aéreo implementará las medidas de dicha norma; y
 - (3) Cerciorarse de que la información con respecto a la norma de seguridad y medidas implementadas en respuesta a la norma de seguridad es distribuida al personal señalado de acuerdo a lo prescrito en la norma de seguridad así como a otro personal con una necesidad estricta de conocimiento.
- (c) Si el explotador aéreo no está en capacidad de implementar las medidas consignadas en la norma de seguridad, el titular de certificado deberá presentar ante la Dirección de Seguridad Aérea de la DGAC las medidas alternativas propuestas además de la razón para presentar dichas medidas. El titular de certificado deberá presentar medidas alternativas dentro del tiempo prescrito en la norma de seguridad.

- (d) Todo explotador aéreo y toda persona que recibe una norma de seguridad o circular informativa deberá:
 - (1) Restringir el acceso de la norma de seguridad e información consignada en la norma de seguridad a aquellas personas con una necesidad operacional.

108.31 Amenazas de seguridad y procedimientos.

- (a) Al recibo de una amenaza específica y creíble a la seguridad de un vuelo, el explotador aéreo deberá a través del jefe de seguridad:
 - (1) Notificar de inmediato a los coordinadores de seguridad en tierra y vuelo sobre la amenaza, cualquier evaluación de la misma y cualquier contramedida que se aplicará; y
 - (2) Cerciorarse de que el coordinador de seguridad en vuelo notifique a los tripulantes técnicos y auxiliares sobre la amenaza, cualquier evaluación de la misma y cualquier contramedida que se aplicará.
- (b) Al recibo de una amenaza de bomba contra una aeronave en particular, todo titular de certificado deberá intentar determinar si se encuentra o no cualquier explosivo o elemento incendiario a bordo del avión involucrado realizando lo siguiente:
 - (1) Efectuar una inspección de seguridad en tierra antes del siguiente vuelo o, si la aeronave está en vuelo, inmediatamente tras su siguiente aterrizaje.
 - (2) Si la aeronave se encuentra en tierra, informar al piloto al mando para realizar inmediatamente una inspección de seguridad a la aeronave.
 - (3) Si la aeronave está en vuelo, informar inmediatamente al piloto al mando sobre toda la información pertinente disponible de modo tal que se pueda llevar a cabo la acción de emergencia necesaria.

- (c) Inmediatamente, al recibir información de haberse perpetrado un acto o sospecha de acto de interferencia ilícita, el explotador aéreo deberá notificar a la DGAC y al operador aeroportuario. Si la aeronave se encuentra en un espacio aéreo diferente al del Perú, el titular de certificado deberá también notificar a las autoridades respectivas del estado en cuyo territorio se encuentra la aeronave y, si la aeronave está en vuelo, a las autoridades respectivas del Estado en cuyo territorio va a aterrizar. Avisar a la respectiva autoridad de control de tránsito aéreo resulta suficiente para satisfacer este requisito.

108.33 Transporte de pasajeros bajo el control de miembros de seguridad en calidad de escolta.

- (a) A excepción de lo dispuesto en el párrafo (d) de la presente Sección, ningún explotador aéreo puede transportar un pasajero bajo la custodia de un miembro de seguridad en calidad de escolta a bordo de una aeronave a menos que:
 - (1) El miembro de seguridad en calidad de escolta sea un oficial o empleado de la República del Perú que deba, en virtud a la autoridad respectiva, mantener custodia y control sobre un individuo a bordo de una aeronave;
 - (2) La entidad gubernamental responsable notifique al explotador aéreo como mínimo veinticuatro (24) horas antes de la salida informando lo siguiente:
 - (i) Sobre la identidad del pasajero que será transportado y el vuelo en el cual se propone transportar al pasajero;
 - (ii) Si se considera o no al pasajero en una categoría máxima de peligro; y
 - (iii) Sobre la identidad de los miembros de seguridad en calidad de escolta.
 - (3) Si se considera al pasajero en una categoría máxima de peligro, el pasajero debe estar bajo el control de como mínimo dos miembros de seguridad en calidad de escolta;

- (4) No se transporte en la aeronave más de un pasajero que se encuentra en una categoría de peligro máximo;
 - (5) Si no se considera al pasajero en una categoría de peligro máximo, el pasajero debe estar bajo el control de como mínimo un miembro de seguridad en calidad de escolta y no se debe transportar más de dos de estas;
 - (6) Se cerciore el explotador aéreo, antes de la salida, por parte de todo miembro de seguridad en calidad de escolta que:
 - (i) La escolta cuenta con dispositivos de inmovilización adecuados y seguros para el vuelo los cuales podrían ser utilizados si fuera necesario inmovilizar a cualquier pasajero bajo el control de la escolta; y
 - (ii) 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;
 - (7) Todo pasajero bajo el control de un miembro de seguridad en calidad de escolta:
 - (i) Debe ser embarcado antes que cualquier otro pasajero al abordar en el **aeródromo** donde se inicia el vuelo y se desembarca en el destino tras haber descendido de la aeronave todos los otros pasajeros;
 - (ii) Debe estar sentado en las ultimas filas al abordar en el aeropuerto donde se inicia el vuelo; y
 - (iii) No debe estar sentado en un asiento que este ubicado cerca de cualquier salida de emergencia; y
 - (8) Un miembro de seguridad en calidad de escolta que tenga control de un pasajero debe sentarse entre el pasajero y el pasillo.
- (b) Ningún explotador aéreo puede:

- (1) Servir alimentación o proporcionar utensilios para comer a un pasajero bajo el control de un miembro de seguridad en calidad de escolta mientras se encuentra a bordo de la aeronave **de vuelos domésticos**.
- (2) Servir a un miembro de seguridad en calidad de escolta o al pasajero bajo el control de la escolta cualquier bebida alcohólica mientras se encuentra a bordo de la aeronave.
- (c) Ningún miembro de seguridad en calidad de escolta transportado en virtud al párrafo (b) de la presente Sección o cualquier pasajero bajo el control de la escolta puede ingerir bebidas alcohólicas mientras se encuentre a bordo del avión, ni dar muestra de haber ingerido bebidas alcohólicas o algún tipo de droga.
- (d) La presente Sección no se aplica al transporte de pasajeros bajo escolta de protección voluntaria.

108.35 Aprobación de programas de seguridad y modificaciones.

- (a) A menos que la DGAC disponga lo contrario, todo titular de certificado que debe poseer un programa de seguridad para una operación de pasajeros deberá presentar su programa de seguridad propuesto a la DGAC para su aprobación como mínimo noventa (90) días antes de la fecha de las operaciones de pasajero que se desea. En un plazo no mayor a treinta (30) días posteriores al recibo del programa, la DGAC o aprueba el programa o notifica al titular de certificado modificar el programa para cumplir los requisitos aplicables de la presente parte. El titular de certificado puede solicitar a la DGAC reconsiderar la notificación de modificar en un plazo no mayor a treinta (30) días tras recibir la notificación y, salvo en caso de una emergencia que demande acción inmediata para preservar la seguridad, la presentación de la petición deja a la notificación pendiente de una decisión por parte de la DGAC.

- (b) La DGAC puede modificar un programa aprobado de seguridad si se determina que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el interés público exigen la modificación, de la siguiente manera:
- (1) La DGAC notifica al titular de certificado, por escrito, sobre la modificación propuesta, fijando un período no menor a treinta (30) días dentro del cual puede presentar información por escrito, vistas y argumentos acerca de la modificación.
 - (2) Tras considerar todo el material respectivo, la DGAC notifica al titular de certificado sobre cualquier modificación adoptada o rescinde la notificación. La modificación entra en efectividad en un período no menor a treinta (30) días tras haber recibido el titular de certificado la notificación, a menos que el titular de certificado solicite a la DGAC reconsiderar la modificación, en cuyo caso la DGAC señala la fecha efectiva.
 - (3) Si la DGAC determina que existe una emergencia que demanda una acción inmediata con respecto a la seguridad operacional o la seguridad de la aviación en el transporte aéreo o en el comercio aéreo que deje al procedimiento en el presente numeral poco práctico o contrario al interés público, la DGAC puede emitir una modificación, inmediatamente efectiva, en la fecha en que el titular de certificado reciba el aviso correspondiente. En dicho caso, la DGAC incorpora los hallazgos y una breve declaración de los motivos para ella en la notificación de la modificación que será adoptada.
- (c) Un titular de certificado puede presentar una solicitud a la DGAC para modificar su programa. Se debe presentar la solicitud ante la DGAC como mínimo treinta (30) días antes de la fecha en que se propone la efectividad de la modificación, a menos que la DGAC permita un período más corto. En un plazo no mayor a 15 días tras recibir una modificación propuesta, la DGAC o aprueba o deniega la solicitud. En un plazo no mayor a treinta (30) días tras recibir de parte de la DGAC una notificación de rehusarse a aprobar la solicitud de modificación, el solicitante puede solicitar a la DGAC reconsiderar la negativa de modificación.

- (d) Aquellos explotadores que están certificados y se encuentran operando, tendrán un plazo hasta el 30 de Noviembre de 2003 para presentar a la DGAC su programa de seguridad.

108.37 Investigación para otorgar el acceso.

- (a) Todo explotador aéreo para entregar o solicitar que se le entregue una autorización de acceso a cualquier zona de seguridad restringida, a todo empleado, empleado contratado o empleado sub-contratado, debe cerciorarse de que:
 - (1) El individuo haya sido objeto de una revisión de historial laboral que incluya los últimos (5) cinco años además de la verificación del año anterior a la fecha en que se inicia la investigación para otorgar el acceso.
 - (2) Los resultados de la investigación para otorgar el acceso no revelen que el individuo ha sido convicto o encontrado culpable, en cualquier jurisdicción, durante los (5) cinco años que culminan en la fecha de dicha investigación, de un crimen que involucra cualquiera de los siguientes delitos enumerados en los numerales del (a)(2) (i) al (xxvi) de la presente Sección.
 - (i) Adulteración documentaria, falsificación documentaria de aeronaves;
 - (ii) Interferencia contra la navegación aérea;
 - (iii) Transporte intencional de una mercancía peligrosa y objeto prohibido;
 - (iv) Interferencia ilícita;
 - (v) Interferencia a los tripulantes técnicos o tripulantes auxiliares;
 - (vi) Comisión de ciertos delitos a bordo de una aeronave en vuelo;

- (vii) Portar un arma o explosivo a bordo de una aeronave;
- (viii) Transmitir información falsa y amenazas;
- (ix) Piratería de aeronaves dentro y fuera de la jurisdicción de la República del Perú;
- (x) Violaciones en las que están involucradas sustancias ilícitas;
- (xi) Ingreso ilícito a una aeronave o área del aeródromo utilizada por los explotadores aéreos nacionales e internacionales en contra de lo estipulado por los requerimientos de seguridad;
- (xii) Destrucción de una aeronave o de la instalación para las aeronaves;
- (xiii) Homicidio;
- (xiv) Asalto con intento de homicidio;
- (xv) Espionaje;
- (xvi) Sedición;
- (xvii) Secuestro o toma de rehenes;
- (xviii) Violación o abuso sexual;
- (xix) Posesión ilícita de un explosivo o arma así como su uso, venta, distribución o fabricación;
- (xx) Extorsión;
- (xxi) Robo a mano armada;
- (xxii) Distribución de una sustancia ilícita o intento de distribución de la misma;

- (xxiii) Piromanía;
 - (xxiv) Conspiración o intento de cometer cualquiera de los actos anteriormente mencionados.
 - (xxv) Terrorismo; o
 - (xxvi) Narcotráfico
- (3) El individuo nunca haya sido sancionado por la Junta de Infracciones de la DGAC, por haber cometido actos de interferencia ilícita u otros actos que afectarán de manera negativa a la seguridad de la aviación.
- (b) El explotador aéreo debe incluir en el formato de solicitud una notificación de que el individuo se someterá a una verificación de historial laboral y posiblemente a un chequeo de sus antecedentes penales y/o policiales.
 - (c) Antes de dar inicio a la comprobación de los antecedentes penales y/o policiales, el explotador aéreo debe notificar a los individuos afectados.
 - (d) El explotador aéreo debe designar a un funcionario a fin de que se haga cargo de revisar y controlar los resultados de la investigación.
 - (e) Cualquier individuo autorizado a tener privilegios de acceso áreas restringidas y luego sea encontrado culpable de cualquiera de los delitos señalados debe informar sobre su condena y devolver al expedidor la identificación otorgada en un plazo no mayor a veinticuatro (24) horas.
 - (f) La información sobre antecedentes penales y/o policiales que proporciona por las entidades competentes deberá ser usada en forma exclusiva para los propósitos de la presente sección y ninguna persona deberá entregar los resultados de la comprobación sobre los mencionados antecedentes salvo:

- (1) Al individuo a quien pertenecen los antecedentes o al representante autorizado del individuo;
 - (2) A la DGAC.
- (h) El explotador aéreo debe conservar un registro por escrito de todo individuo por un período de sesenta (60) días posteriores al término de la autorización de acceso. Los registros de todo individuo debe contener:
- (1) La solicitud, las constancias de trabajo que emite el empleador, así como cualquier otra información que se considere necesario.
 - (2) Una comprobación de sus antecedentes penales y/o policiales debe incluir los resultados respectivos o una certificación de parte del operador del aeródromo o transportador aéreo de que la comprobación fue completa y no reveló ninguna condena que lo descalifica. Estos registros deben ser conservados de tal manera que protejan la confidencialidad del empleado.
 - (3) Cuando un explotador aéreo o servicios especializados aeroportuarios, solicite pases de acceso para sus empleados deberán cumplir con lo estipulado en **las Partes 108 y 111** respectivamente.
 - (4) El explotador aéreo deberá incluir en su programa de seguridad, el registro de nombres y firmas de los responsables de los explotadores y servicios especializados aeroportuarios de solicitar pases de acceso.

108.39 Nivel de amenaza

Todo operador aéreo, dentro de su programa de seguridad deberá indicar el nivel de amenaza al que esta expuesto, esto teniendo en cuenta la ubicación de los **aeródromos** donde opera, las condiciones políticas, delictuales, zona de conflicto y cualquier otro criterio que permita definir en que situación se encuentra.

Esta condición del nivel de amenaza se debe de evaluar de acuerdo a la situación de peligro y a las medidas de seguridad que tiene el **aeródromo** y el mismo operador aéreo, y puede cambiar momentáneamente o temporalmente de acuerdo a circunstancias especiales, los niveles de amenaza son los siguientes:

- (a) **Alta**, este nivel se aplica cuando sucede un hecho generado por un acto de interferencia ilícita o cualquier otro que atenta contra la seguridad de las personas, aeronaves, equipos e instalaciones. Asimismo este nivel debería establecerse cuando existen hechos que ocurren continuamente y que pueden generar una condición crítica o cuando existan informaciones ordinarias y secretas que el operador aéreo puede ser objeto de algún tipo de agresión. (acto terrorista, zona de conflicto militar, etc.).
- (b) **Media**, este nivel se aplica cuando existen condiciones que permiten mantener una constante alerta sobre circunstancias frecuentes que alteren el normal funcionamiento del operador aéreo (huelgas, robos, alteración de los servicios aeroportuarios, etc.).
- (c) **Bajo**, este nivel se aplica cuando se considera que por la ubicación, el desarrollo de la actividad pública, y las medidas de seguridad tomadas el operador aéreo no está en peligro de sufrir algún acto que ponga en peligro las personas, sus aeronaves y sus operaciones.

108.41 Registros.

- (a) Todo explotador de aéreo deberá garantizar que:
 - (1) Se confeccione un registro de toda acción de cumplimiento normativo efectuada en virtud a la presente norma;
 - (2) Se mantenga el registro por un mínimo de noventa (90) días;
 - (3) Se ponga el registro a disposición de la DGAC a su solicitud;
 - (4) Se envíe mensualmente un consolidado de todos los actos que se señalan en el párrafo (b) y otros que considere necesario.

- (b) Los datos elaborados en respuesta al subpárrafo (a)(4) de la presente Sección deben incluir como mínimo lo siguiente:
- (1) La cantidad, tipo de armas de fuego, artefactos explosivos e incendiarios no declaradas y detectadas durante cualquier proceso de inspección de seguridad a los pasajeros y el método de detección de cada una de ellas.
 - (2) La cantidad de actos y tentativas de actos de interferencia ilícita.
 - (3) La cantidad de amenazas de bombas recibidas, bombas reales y simuladas halladas y explosión real de bombas dentro de alguna aeronave o instalación.
 - (4) La cantidad de detenciones y arrestos y la disposición inmediata de toda persona detenida o arrestada dentro de la aeronave.
 - (5) Todas las denuncias de cualquier tipo presentadas por los pasajeros y usuarios en general, que afecten la seguridad ciudadana, como robos, agresiones físicas, huelgas de cualquier tipo, etc.
 - (6) Toda pérdida de **tarjetas** de identificación.
 - (7) Todos los casos de comportamiento inadecuado de pasajeros, especificando nombre de los pasajeros y en qué circunstancias ocurrió el hecho.

108.43 Centro de operaciones de emergencia (COE)

Todo explotador aéreo deberá conocer los procedimientos de emergencia de los **aeródromos** en lo que respecta a su participación en los distintos planes que existen, asimismo deberá de estar en condiciones de enviar el personal requerido y adecuado en caso suceda un acto de interferencia ilícita, en que se vea involucrado alguna de sus aeronaves.

108.45 Programa de instrucción

La elaboración de un programa de instrucción apropiado en materia de seguridad de la aviación es fundamental para la aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas y correctivas, dicha instrucción debe llegar a todos los elementos que participan directa o indirectamente en la actividad aeronáutica de su empresa. Dentro del programa de seguridad del explotador aéreo se especificará el detalle del contenido, duración, el responsable de los programas de instrucción y del mantenimiento de los registros de instrucción.

108.47 Prestaciones de servicios al explotador de servicios aéreos.

Todo explotador aéreo debe asegurarse que las empresas que le brinden servicios especializados aeroportuarios, cuenten con una certificación de la DGCA a partir del 1 de **Junio** del 2004.

108.49 Carga, mensajería, expreso y correo.

Los explotadores aéreos, no aceptaran envíos de carga, encomiendas de mensajerías o por expreso ni correo para su transporte en vuelos de pasajeros o carga, a menos que un agente acreditado por la DGAC responda de la seguridad de dichos envíos o que tales envíos se sometan a otros controles de seguridad siendo esto efectivo a partir del 1 de Enero del 2005.

108.51 Medidas de seguridad para la aeronave y cabina de mando.

- (a) Deberá de cumplirse con lo señalado en los párrafos (b), (c), (d), y (e) de la presente Sección, estableciendo un procedimiento con la finalidad de que los pilotos y quienes se encuentren en la cabina de mando puedan hacer uso del baño y se les haga llegar sus alimentos.

Como mínimo deberán de realizar los siguientes procedimientos:

- (1) La coordinación previa para la apertura de la puerta de la cabina de mando, se realizara por intercomunicador entre los tripulantes técnicos y tripulantes auxiliares.
- (2) Se verificara que ningún pasajero se encuentre de pie.

- (3) Los baños deberán estar libres.
 - (4) Se encenderá la luz de “abrocharse el cinturón”.
 - (5) Por lo menos un tripulante auxiliar se colocara delante de la primera fila de pasajeros.
- (b) Los explotadores aéreos deberán de asegurarse 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.
 - (c) Durante la reunión informativa antes del vuelo se deberá de mencionar los procedimientos en caso de producirse algún acto de interferencia ilícita.
 - (d) Esta prohibido el ingreso de personas no autorizadas a la cabina de mando del piloto.
 - (e) Todo explotador realizará una verificación para la inspección de las aeronaves con fines de seguridad, esta verificación la realizará personal capacitado y entrenado, previo al embarque de los pasajeros y carga y como mínimo al inicio del primer vuelo del día.

108.53 Cláusula de incumplimiento

Cualquier explotador aéreo, empleado o persona comprendidos dentro de la presente **Parte** que incumpla con el mismo, con algún otro **Parte** aplicable, con el programa de seguridad aprobado o cometa cualquier acto que atenta contra la seguridad de la aviación, podrá ser sometido a la Junta de Infracciones de la DGAC sin desmedro de las acciones penales o civiles pertinentes.