

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

R A C 17

El RAC 17 fue modificado totalmente conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 03502 del 28 de Junio de 2012. Publicada en el Diario Oficial No. 48.501 del 23 de Julio de 2012

SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL

TABLA DE CONTENIDO

CAPITULO I

INDICE Y DEFINICIONES

CAPITULO I	INDICE Y DEFINICIONES
CAPITULO II	DISPOSICIONES GENERALES
CAPITULO III	ASIGNACION DE RESPONSABILIDADES
CAPITULO IV	PLAN DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO
CAPITULO V	AREAS O ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS
CAPITULO VI	SISTEMA DE IDENTIFICACION AEROPORTUARIO
CAPITULO VII	REQUISA DE PERSONAS Y SUS OBJETOS
CAPITULO VIII	INSPECCION DE VEHICULOS
CAPITULO IX	PLAN DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES COMERCIALES
CAPITULO X	CONTROL DE ARMAS, SUSTANCIAS EXPLOSIVAS Y MATERIAS O MERCANCIAS PELIGROSAS
CAPITULO XI	TRANSPORTE DE PASAJEROS EN CONDICIONES JURIDICAS ESPECIALES, PASAJEROS MENTALMENTE TRASTORNADOS, DEPORTADOS, NO ADMISIBLES, DESMOVILIZADOS Y PERTURBADORES
CAPITULO XII	MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE COMPONENTES ANATOMICOS, DE PASAJEROS ENFERMOS MEDIANTE LA UTILIZACION DE AMBULANCIAS Y DE CADAVERES
CAPITULO XIII	CONTROL DEL EQUIPAJE FACTURADO

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO XIV	CONTROL DE LAS PROVISIONES, ARTICULOS PARA EL SERVICIO EN VUELO Y DE LIMPIEZA, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTOS EN AERONAVES DE PASAJEROS
CAPITULO XV	CONTROL DE LA CARGA, PAQUETES DE MENSAJERIA, ENCOMIENDAS Y CORREO
CAPITULO XVI	EQUIPOS DE SEGURIDAD
CAPITULO XVII	AVIACION GENERAL
CAPITULO XVIII	RESPUESTA ANTE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA
CAPITULO XIX	PROTECCION DE LOS SISTEMAS DE AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA
CAPITULO XX	CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL
CAPITULO XXI	INSTRUCCION EN SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL
CAPITULO XXII	INFRAESTRUCTURA PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL
CAPITULO XXIII	MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EL ACCESO A LOS AEROPUERTOS PUBLICOS DESDE PREDIOS COLINDANTES
CAPITULO XXIV	COOPERACION CON OTROS ESTADOS
CAPITULO XXV	SANIDAD AEROPORTUARIA

17.1.1. DEFINICIONES

A los fines de esta Parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, las siguientes expresiones tendrán el significado definido a continuación:

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

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

También se considera acto de interferencia ilícita la tentativa de realizar cualquiera de las conductas anteriores, así como la complicidad o el favorecimiento en la realización de los mismos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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

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

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra.

Aeronave de carga. Toda aeronave, distinta de la de pasajeros, que transporta mercancías o bienes tangibles.

Aeronave de pasajeros. Toda aeronave que transporta personas que no sean miembros de la tripulación o empleados del explotador que vuelen por razones de trabajo, representantes autorizados de las autoridades nacionales competentes o acompañantes de algún envío u otra carga.

Aeropuerto. Toda área autorizada por la autoridad aeronáutica colombiana de un Estado contratante abierta para las operaciones de aeronaves.

Aeropuerto público. Son aeropuertos públicos todos los aeropuertos civiles de propiedad del Estado colombiano y los que aun siendo de propiedad privada están destinados al uso público, para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios bajo remuneración a personas distintas al propietario; los demás son privados.

Aeropuerto concesionado. Todo aeropuerto internacional o nacional, abierto a la operación pública, entregado a particulares, entidades departamentales, municipales o asociaciones de las anteriores bajo el sistema de concesión u otro sistema que permite la administración, explotación económica y comercial del mismo.

Agente de carga. Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un operador o explotador de aeronave comercial y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga, las encomiendas de mensajería y por expreso o correo.

Aprobado. Acto por el cual, previo a su estudio, análisis y/o revisión, la autoridad aeronáutica acepta su uso o empleo.

Área de clasificación de equipaje. Espacio en el que se separa el equipaje de salida para agruparlo con arreglo a los vuelos.

Área de movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Área pública. Área de un aeropuerto y edificios en ella comprendidos en el que tienen acceso las personas con o sin control.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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

Área o Zona de tránsito directo. Zona especial que se establece en los aeropuertos internacionales, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su supervisión o control directos, en la que los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o trasbordo sin solicitar entrada al Estado.

Área o Zona sin restricciones. Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

Arma. Cualquier objeto que pueda ser utilizado para atacar, defenderse o para producir amenaza o atentar contra la integridad física de personas, pasajeros, tripulantes y público en general o para causar daño a instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas o aeronaves.

Arma blanca. El concepto de arma blanca agrupa un amplio grupo de instrumentos de forma aplanada, de estructura variada, que poseen uno ó más bordes cortantes y cuya extremidad puede ser puntiaguda o roma. En sentido general las armas blancas pueden agruparse en:

- (a) Punzantes;
- (b) Cortantes (incisas);
- (c) Corto punzantes; y
- (d) Inciso-contusas.

Armas deportivas. Son aquellos elementos utilizados en las justas deportivas o en actividades de esta índole tales como armas neumáticas o de gases, arpones, espadas, sables y demás.

Armas de fuego. Son armas de fuego las que emplean como agente impulsor del proyectil la fuerza creada por expansión de los gases producidos por combustión de una sustancia química. Las armas de fuego se clasifican en armas de guerra o de uso privativo de la Fuerza pública, armas de uso restringido y armas de uso civil y sus características están contenidas en los artículos 8°, 9° y 10° del Decreto 2535 de 1993.

Armas de guerra o de uso privativo de la Fuerza pública. Son armas de guerra y por tanto de uso privativo de la Fuerza pública, aquellas utilizadas con el objeto de defender la independencia, la soberanía nacional, mantener la integridad territorial, asegurar la convivencia pacífica, el ejercicio de los derechos y libertades públicas, el orden constitucional y el mantenimiento y restablecimiento del orden público, tales como: Pistolas y revólveres de calibre superior a 9.652 mm; fusiles y carabinas semiautomáticas de calibre superior a 22 L.R.; armas automáticas sin importar calibre; antitanques, cañones, morteros, obuses, misiles de tierra, mar y aire de todos los calibres; lanzacohetes, bazucas, lanzagranadas en cualquier calibre; cargas explosivas como bombas de mano, bombas de aviación, granadas de fragmentación, petardos, proyectiles y minas; granadas de iluminación, fumígenas, perforantes o de instrucción de la Fuerza pública; armas que lleven dispositivos de tipo militar como

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

miras infrarrojas, laséricas o accesorios como lanzagranadas y silenciadores y todas las municiones correspondientes al tipo de armas enunciadas cuyo transporte está prohibido en aeronaves civiles de transporte.

Armas de fuego de uso restringido. Las armas de fuego de uso restringido son armas de guerra de uso privativo de la Fuerza pública, que de manera excepcional, pueden ser autorizadas a los particulares para su defensa personal o empresas transportadoras de valores, departamentos de seguridad de empresas y servicios especiales de seguridad, por la autoridad competente, tales como: revólveres y pistolas calibre igual o inferior a 9.652 mm. y pistolas de funcionamiento automático y subametralladoras.

Armas de fuego de uso civil. Son aquellas que, previo permiso de la autoridad competente, pueden tener o portar los particulares y se clasifican en: Armas de defensa personal, armas deportivas y armas de colección.

Armas de fuego de defensa personal. Son aquellas diseñadas para defensa individual a corta distancia, tales como revólveres y pistolas de calibre máximo 9.652 mm con longitud máxima de cañón de 15.24 cm, funcionamiento por repetición o semiautomática, capacidad del proveedor no superior a 9 cartuchos; carabinas calibres 22 S, 22 L y 22 L.R. no automáticas y escopetas cuya longitud no sea superior a 22 pulgadas.

Armas de fuego deportivas. Son las armas de fuego que cumplen con las especificaciones necesarias para practicar las modalidades de tiro aceptadas por la Federación internacional de tiro y las usuales para la práctica del deporte de la cacería, tales como: pistolas y revólveres para pruebas de tiro libre, rápido y fuego central; armas cortas no automáticas para tiro práctico; revólveres o pistolas de calibre igual o inferior a .38 pulgadas y de cañón superior a 15.24 cm; escopetas cuya longitud de cañón sea superior a 22 pulgadas; revólveres y pistolas de pólvora negra; carabinas calibres 22 S, 22 L, 22 L.R. no automáticas; rifles de cacería de cualquier calibre que no sean semiautomáticos y fusiles deportivos que no sean semiautomáticos.

Armas de colección. Son aquellas que por sus características históricas, tecnológicas o científicas son destinadas a la exhibición privada o pública de las mismas.

Artefacto explosivo improvisado. Aparato de construcción sencilla que suele contener a menudo elementos comunes tales como relojes, filamentos de encendedores de gas, bombillas de linterna, baterías u agroquímicos y consta de cuatro partes: un explosivo, un detonador, un interruptor o cronómetro y una fuente de potencia.

Artículo explosivo. Todo objeto que contiene una o más sustancias explosivas.

Artículos, objetos y sustancias peligrosas. Cualquier elemento, objeto o sustancia que al ser transportado por vía aérea requiere de embalaje y manejo especial para evitar que pueda producir daños a la salud de los pasajeros o tripulantes, las aeronaves o afectación a la seguridad del vuelo.

Auditoria de seguridad de la aviación. Examen a profundidad del cumplimiento de todos los aspectos contenidos en la Parte Decimoséptima de los RAC.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Autoridad nacional de seguridad de la aviación civil. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) es la autoridad aeronáutica, autoridad aeroportuaria y autoridad de seguridad de la aviación civil en la República de Colombia. Esta autoridad designará los funcionarios quienes serán responsables del diseño, aplicación y verificación del cumplimiento contenidos en la Parte Decimoséptima de los RAC en los aeropuertos públicos del país.

Autoridades de seguridad de aeropuerto. Además de la autoridad de seguridad de la aviación civil, constituyen las autoridades de seguridad del aeropuerto las establecidas por la ley para el desarrollo de controles específicos en lo de su competencia, como son: la Policía Nacional, la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional (DIAN), el Ministerio de la Salud y Protección Social o Secretarías de Salud y Protección Social, el Ministerio de Agricultura y el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y demás autoridades ambientales locales o regionales o Corporaciones Autónomas Regionales.

Autorización o permiso de ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas. Documento expedido por autoridad nacional de seguridad de la aviación civil, el Gerente o Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario a personas o vehículos para permitir su ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto.

Aviación corporativa. La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

Aviación general. Operaciones de aviación civil diferentes de los servicios aéreos comerciales de transporte público y de trabajos aéreos especiales que incluye entre otras, aviación privada (individual o corporativa), instrucción, deportiva, civil del Estado y experimental.

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 de un aeropuerto o de una instalación, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

Biosensores. Animales específicamente entrenados con fines de seguridad para la detección de sustancias ilegales o explosivas.

Cadena de suministro. Es la red compuesta por un conjunto de operadores de comercio que intervienen en el proceso logístico de la distribución física de mercancías desde el lugar de procedencia hasta su destino, tales como productores, fabricantes, exportadores, importadores, transportadores, agentes de carga, agentes de aduana, depósitos habilitados, puertos, entre otros.

Cadena de suministro segura. Es aquella en la cual cada uno de los operadores de comercio que hacen parte del proceso logístico, cumple con las condiciones y requisitos exigidos en la presente Parte y adopta e implementa de manera continua mejores prácticas, garantizando con ello de modo integral procesos confiables de comercio exterior.

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Carga aérea. Comprende las mercancías normales, las expediciones refundidas, los transbordos de carga, los artículos de mensajería no acompañados, el correo, la valija diplomática, las piezas de repuesto de las compañías y el equipaje no acompañado que se envía como carga en una aeronave que transporte pasajeros. En lo que se refiere a la seguridad de la Aviación Civil, la carga aérea debe de estar protegida frente a interferencias ilícitas y debe de saberse donde se encuentra exactamente en cada etapa de su viaje.

Carga consolidada: Agrupamiento de mercancías pertenecientes a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto, aeropuerto o terminal terrestre con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentre amparadas por un mismo documento de transporte.

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.

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

Componentes anatómicos. Son los órganos, tejidos, células y en general todas las partes que constituyen un organismo humano.

Control de estupefacientes. Medidas adoptadas para controlar el tráfico ilícito por vía aérea de estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de sustancias utilizadas para la fabricación de las mismas; el control en este campo estará a cargo de la Policía Nacional.

Control de seguridad de la aviación civil. Conjunto de procedimientos y técnicas que desarrolla la autoridad aeroportuaria, bien sea en forma directa o por intermedio de compañías de seguridad especializada contratadas, los explotadores de aeropuerto, los concesionarios de aeroportuario y/o la Policía Nacional, determinadas en la Parte Decimoséptima de los RAC, orientadas a controlar el acceso de personas o vehículos a las áreas de seguridad restringidas, así como a prevenir que se introduzcan a las aeronaves o aeropuertos armas, explosivos, objetos incendiarios, materias o sustancias peligrosas, o artículos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Control de seguridad policial. Conjunto de procedimientos y técnicas propias de la Policía Nacional orientadas a garantizar el ejercicio de los derechos y libertades públicas de los usuarios del aeropuerto; así como también de procedimientos de policía judicial orientados al aseguramiento de infractores y pruebas que sirven de sustento a las investigaciones judiciales y de técnicas para el control del tráfico de estupefacientes y sustancias ilegales.

Control de seguridad migratorio. Conjunto de procedimientos y técnicas propias de la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia destinadas al control de emigración e inmigración de nacionales y extranjeros, manejo de deportados y control del tráfico de personas.

Control de seguridad aduanero. Conjunto de medidas tomadas por la autoridad aduanera con el fin de observar las disposiciones aduaneras (DIAN) y cuyo fin es el control de las mercancías y divisas que

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

entran y salen del territorio nacional, así como también, los operativos especiales que se desarrollen para el mismo fin.

Control de seguridad zoófito sanitario. Conjunto de procedimientos y técnicas propias del Ministerio de Agricultura y el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) para el control de flora y fauna y materiales orgánicos que se transportan en aeronaves, así como también, los procedimientos orientados al manejo de los desechos orgánicos e inorgánicos que se producen en los vuelos internacionales.

Control de seguridad de salud pública. Conjunto de procedimientos y técnicas médicas realizadas por la autoridad de salud pública, orientadas a la prevención de enfermedades transmisibles y endémicas, a la atención de urgencias, primeros auxilios y demás procesos referidos con la atención de salud pública.

Control de seguridad del medio ambiente. Conjunto de procedimientos y técnicas propias del Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible y demás autoridades ambientales del país, orientados a la protección del medio ambiente, de las especies animales y vegetales, así como también, los procedimientos relacionados con la calidad del agua, transporte de alimentos y manejo integral de residuos líquidos o sólidos.

Correo. Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Cotejo. Procedimiento de control que asegura la verificación por cualquier medio de que el equipaje facturado corresponda al pasajero que aborda un vuelo.

Depósito de equipaje. Espacio en el que el equipaje facturado y de bodega se almacena hasta su transporte a las aeronaves, así como el espacio donde puede conservarse el equipaje mal encaminado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo.

Diamante o zona de seguridad de la aeronave: Área de protección alrededor de las aeronaves estacionadas en un aeropuerto delimitadas por líneas rectas, entre la nariz, puntas de planos y cono de cola de las aeronaves.

Ejercicio de seguridad o simulacro. Un ejercicio de seguridad general es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que el Plan de contingencia es adecuado para hacer frente a diferentes tipos de emergencias. Un ejercicio de seguridad parcial es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que la respuesta de cada dependencia participante y los componentes del plan de contingencia, tales como el sistema de comunicaciones, son adecuados.

Embarque. Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de iniciar un vuelo.

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

Equipaje extraviado. Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Equipaje de mano. Equipaje para transportar en la cabina de una aeronave.

Equipaje facturado. Equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave y que ha sido presentado por un pasajero que está a bordo.

Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Equipaje no identificado. Equipaje que se encuentra en un aeropuerto con o sin etiqueta de identificación y que ningún pasajero recoge en el aeropuerto y cuyo propietario no puede ser identificado.

Equipaje no reclamado. Equipaje con etiqueta que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

Equipo de seguridad de aeropuerto. Dispositivos especializados que se utilizan, 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.

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

Expedidor reconocido. Persona natural o jurídica que origina carga o correo por su propia cuenta por vía aérea y que tiene relaciones comerciales establecidas con un agente de carga o con un explotador de aeronaves y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

Explosivo. Todo cuerpo o mezcla que en determinadas condiciones puede producir rápidamente una gran cantidad de gases con violentos efectos mecánicos o térmicos.

Explotador de aeronave. Persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Facilitación. La gestión eficiente de un proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

Fuerzas militares. Conforme a lo establecido en el artículo 217 de la Constitución Política de Colombia, la Nación tendrá para su defensa unas fuerzas militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea.

Fuerza pública. Conforme a lo establecido en el artículo 216 de la Constitución Política de Colombia la Fuerza pública estará integrada en forma exclusiva por las Fuerzas militares y la Policía Nacional.

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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Inspección de seguridad. Examen de la aplicación sobre uno o varios aspectos del sistema de seguridad de los requisitos pertinentes contenidos en la Parte Decimoséptima de los RAC por parte de un explotador aéreo, un aeropuerto u otro organismo encargado de la aviación.

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

Instalaciones de despacho fuera del aeropuerto. Terminal de transporte de mercancías en un centro de población urbana en donde existen instalaciones de despacho.

LAG. Líquidos, geles y aerosoles, en cualquier volumen, para la venta en las tiendas de los aeropuertos (excluyendo alimentos y bebidas para consumo en los locales del aeropuerto y que no se van a llevar a la cabina de pasajeros de la aeronave) o a bordo en el día o días del viaje, ya sea en la parte aeronáutica o en zonas de seguridad restringidas.

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.

Objetos incendiarios. Sustancia explosiva de bajo poder que no detona, de reacción lenta que se propaga por conducción térmica y radiación conocida como deflagración. Está compuesta por un combustible y un oxidante.

Operador de seguridad de la aviación civil. Persona asignada a las funciones para el control e inspección en los accesos a las áreas o zonas de seguridad restringida.

Operador económico autorizado. Persona natural o jurídica establecida en Colombia, que siendo parte de la cadena de suministro, realiza actividades reguladas por la legislación aduanera o vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima y Portuaria o la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, con el propósito de garantizar operaciones de comercio seguras y confiables y que son autorizados para operar conforme con las normas aduaneras. Para los fines previstos en esta Parte de los RAC, el Operador Económico Autorizado se asimilará al Agente de carga y/o Expedidor de carga.

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

Parte pública. Área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero.

Pasabordo / Tarjeta de embarque: Documento o imagen expedida por la empresa explotadora de aeronave de manera física o electrónica, por medio de la cual se habilita a un pasajero a pasar a bordo de un vuelo o aeronave específica. El pasabordo debe contener como mínimo la siguiente información:

- Fecha;
- Nombre del pasajero;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Ruta (Origen / Destino)
- Nombre de la empresa explotadora de aeronave y número de vuelo
- Número de pase de abordó

Pasajero en tránsito. Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó.

Pasajero de transferencia. Pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto, entre dos vuelos y aeronaves diferentes.

Pasajero en condiciones jurídicas especiales. Persona que se encuentra privada de la libertad por disposición de la autoridad competente y es transportada, bajo custodia, por funcionarios del Estado por vía aérea, bien sea en vuelos nacionales o en vuelos internacionales.

Pasajero deportado. 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

Pasajero no admisible. Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes

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

Permisos. Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otros documentos expedidos a las personas empleadas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. También se expiden y usan permisos para vehículos para fines similares y permitir el acceso de vehículos. Algunas veces, los permisos se denominan tarjetas de identificación o pases de aeropuerto.

Persona desmovilizada. Persona que pasó de actuar en un contexto de ilegalidad en un grupo armado organizado al margen de la ley, a habitar y convivir en un contexto legal y que expresa su libre voluntad de entregar las armas y entrar a la vida civil.

Persona con movilidad reducida. Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una discapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Plan de seguridad de aeropuerto. Conjunto de medidas ordinarias y extraordinarias aplicadas en un aeropuerto a través de las cuales se implementan los principios y normas establecidas en la Parte Decimoséptima de los RAC. Se entiende por medidas ordinarias aquellos procedimientos que se llevan a cabo permanentemente para el control de personas, equipajes, correo y carga en los aeropuertos.

Plan de seguridad del explotador de aeronaves. Conjunto de medidas ordinarias y extraordinarias aplicadas por un explotador de aeronaves a través de las cuales se implementan los principios y normas establecidas en la Parte Decimoséptima de los RAC y en el Plan de seguridad de aeropuerto. Se

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

entiende por medidas ordinarias aquellos procedimientos que se llevan a cabo permanentemente para el control de empleados, tripulantes, pasajeros, aeronaves, equipos, equipajes, paquetes de mensajería, correo y carga.

Plan de Contingencia. Plan “preventivo” para incluir medidas y procedimientos para variar niveles de amenaza, evaluaciones de riesgo y las correspondientes medidas de seguridad que han de aplicarse, con el propósito de prever y mitigar los sucesos así como preparar a todas las partes interesadas que tengan funciones y obligaciones en caso de que se realice un acto de interferencia ilícita. Un Plan de contingencia establece medidas de seguridad graduales que puedan aumentarse a medida que la amenaza aumenta. Puede ser un plan independiente o incluirse como parte del plan de manejo de crisis.

Plan Nacional de Contingencia. Es el Protocolo de actuación en crisis, generado como respuesta a actos de interferencia ilícita perpetrados contra la aviación civil, que busca coordinar los procedimientos a seguir por parte de las autoridades y entidades en caso de ocurrir cualquier acto de interferencia ilícita, así como las acciones correspondientes de acuerdo con la gravedad del caso, para minimizar los daños en los recursos aeronáuticos del país.

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

Peso bruto. El peso de una expedición incluyendo todos sus componentes (paquetes, piezas, etc.); también se incluyen, si fuera requerido, el peso de la plataforma, amarras especiales, etc.

Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil. Medidas generales cuyo objetivo es determinar el grado de cumplimiento de la Parte Decimoséptima de los RAC y verificar su eficacia, procurando una rectificación rápida y eficaz de las deficiencias detectadas, de la desviación de su cumplimiento, determinando prioridades y frecuencia de las verificaciones con base en los resultados de la evaluación de riesgo, encaminado al mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación civil.

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.

Puesto de estacionamiento de aeronave. Área específica en una plataforma destinada para el estacionamiento de una aeronave.

Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves o Punto “Z”. Punto donde se llevan las aeronaves que son objeto de un acto de interferencia ilícita y a la cual, se le aplicarán los procedimientos contemplados en el Plan de contingencia del aeropuerto.

Puesto de control. Sitio de control de la seguridad de la aviación civil para el acceso a áreas restringidas, el cual puede estar conformado por uno o más filtros de seguridad.

RAC. Acrónimo que identifica a los Reglamentos aeronáuticos de Colombia, publicación de la autoridad aeronáutica que reúne las normas aeronáuticas aplicables a todas las actividades relacionadas con el uso de aeronaves civiles.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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

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

Servicios de escala en aeropuerto (Handling). Son los servicios aeroportuarios especializados que corresponden a los servicios prestados dentro y fuera de la plataforma, por operadores de servicios aeroportuarios nacionales o internacionales vinculados a servicios prestados directamente a aeronaves o con ocasión del transporte aéreo.

Sistema de identificación. Conjunto de documentos y procedimientos de control sobre la expedición y uso de los mismos, utilizados para permitir el ingreso de personas y/o vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos.

Suministros para consumo (avitallamiento). Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

Suministros para llevar (mercancías). Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

Sustancia explosiva. Toda sustancia (o mezcla de sustancias) sólida o líquida que de manera espontánea, por reacción química puede desprender gases a una temperatura, a una presión y a una velocidad tales que causan daños en torno a ella. Esta definición incluye sustancias pirotécnicas aun cuando no desprendan gases. No se incluyen aquellas sustancias que de por sí no son explosivas pero que pueden generar una atmósfera explosiva de gas, vapor o polvo.

Sustancia pirotécnica. Toda mezcla o combinación que, debido a reacciones químicas exotérmicas no detonantes en sí y autónomas, está concebida para producir calor, sonido, luz, gas o humo o alguna combinación de éstos.

Transportista / Transportador aéreo. Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público, que con la debida autorización se comprometen mediante remuneración, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, bajo los términos de un contrato de transporte aéreo. El transportador deberá disponer de un certificado de operación y permiso vigente, para transporte aéreo, expedido por la autoridad aeronáutica que lo hace responsable por el control operacional de tales actividades.

Terminal. Edificio principal o grupo de edificios donde se lleva a cabo el despacho de pasajeros y carga en vuelos comerciales así como el embarque a las aeronaves

Terminal de carga del explotador aéreo o transportista aéreo. Es la Terminal de carga del transportista o encargado por éste para recibir y entregar la mercancía debidamente individualizada al destinatario o su agente. Le corresponde realizar las actividades necesarias para el control y la entrega de la mercancía al destinatario o su representante.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Terminal de almacenamiento. Almacenes destinados a depositar la carga y correo que se transporta por vía aérea.

Valija diplomática. Cartera o envío embalado, cerrado y precintada que contiene la correspondencia oficial entre un Gobierno y sus agentes diplomáticos en el extranjero; ésta valija goza de inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación.

Verificación de seguridad de la aeronave. Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Zona de clasificación de equipajes. Espacio en el que se separan los equipajes de salida con el fin de agruparlos con arreglo a los vuelos.

Zona de mantenimiento de aeronaves. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye plataformas, hangares, edificios y organizaciones de mantenimiento, estacionamientos de vehículos y camiones y los caminos relacionados con estos fines. Normalmente, esta zona se designa zona de seguridad restringida.

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.

Zona estéril. Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves y cuyo acceso está estrictamente controlado.

Zona de pasajeros. Espacios e instalaciones en tierra proporcionados para el despacho de pasajeros. Incluye plataformas, edificios de pasajeros, estacionamientos de vehículos y caminos relacionados con estos fines.

CAPITULO II

DISPOSICIONES GENERALES

17.2.1. Objetivo. Las normas contenidas en ésta Parte tienen como objetivo proteger a los pasajeros, a los tripulantes, al personal en tierra, a los usuarios, a las operaciones de los explotadores de aeronaves nacionales e internacionales, las aeronaves, las instalaciones aeronáuticas, servicios de navegación aérea y las instalaciones aeroportuarias y administrativas que le competan contra actos de interferencia ilícita; así como medidas adicionales necesarias para contrarrestar una intensificación de una amenaza.

17.2.2. Principios rectores. La seguridad de la aviación civil se desarrollará teniendo en cuenta los principios de eficiencia, modernización, seguridad y facilitación, preservando la observancia de la ley y el orden en la aviación civil.

17.2.3. Obligatoriedad. Los Gerentes o Administradores aeroportuarios o Gerentes de los concesionarios de aeropuertos abiertos a la operación pública incluidos los aeropuertos concesionados, los explotadores de aeronaves con operación comercial regular y no regular y sus dependientes, los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

arrendatarios de locales comerciales o de hangares, las empresas vinculadas al sector aeronáutico así como los propietarios, arrendatarios u ocupantes de predios colindantes con los aeropuertos, están obligados a cumplir y hacer cumplir la Parte Decimoséptima de los RAC.

En los aeródromos o aeropuertos administrados por particulares en virtud de un contrato de concesión, la responsabilidad por la observancia de esta Parte de los RAC se encuentra en cabeza del representante legal del concesionario, quien responderá de manera directa ante la Autoridad Aeronáutica por su cumplimiento.

17.2.4. Autoridad aeronáutica y aeroportuaria. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), es la autoridad aeronáutica y aeroportuaria en la República de Colombia. A ésta entidad le corresponde dictar las normas, inspeccionar, vigilar, investigar y sancionar a los infractores en materia de seguridad aérea y de seguridad de la aviación civil o aeroportuaria, sin perjuicio de las acciones policivas, penales y civiles a que haya lugar. En ejercicio de esta competencia la autoridad aeronáutica notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de esta responsabilidad.

17.2.5. Campo de aplicación. Quedarán sometidas al régimen contenido en esta Parte de los RAC y demás disposiciones que lo desarrollen, los explotadores de aeródromos o aeropuertos abiertos a la operación pública, los explotadores de aeronaves con operación comercial regular y no regular, las empresas de servicios de escala, las organizaciones de mantenimiento, las personas que desarrollen actividades en las áreas de los aeropuertos, los arrendatarios de locales y en general, las personas nacionales o extranjeras que de alguna forma tengan acceso a la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.

También, los miembros de las Fuerzas militares, Policía Nacional, organismos de seguridad del Estado que presten sus servicios en los aeropuertos públicos del país o desarrollen las funciones propias de su cargo en los mismos, estarán en la obligación de cumplir y hacer cumplir las normas establecidas en esta Parte de los RAC, de conformidad con lo establecido en los Decretos 1400 de 2002 y 1040 de 2009 o normas que los modifique o complementen.

17.2.6. Seguridad y facilitación. Para garantizar el equilibrio entre la aplicación universal de las medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil establecida en esta Parte y los principios de facilitación contenidos en el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las autoridades de Migración, Aduanas, Salud, Sanidad aeroportuaria, Fitosanitaria, Policía Nacional, Fuerzas militares, la autoridad aeronáutica explotadores de aeronaves y las dependencias de seguridad de la aviación civil, se asegurarán de armonizar sus actuaciones y operaciones administrativas con los procedimientos de seguridad aplicados, buscando que éstas causen el menor impacto posible al transporte aéreo, evitando todo retardo innecesario a las aeronaves tripulaciones, pasajeros y carga, sin perjuicio de la efectividad de los controles que deban aplicar.

En consecuencia, las autoridades antes indicadas eliminarán toda traba administrativa, agilizarán su respuesta al usuario y automatizarán las formalidades imprescindibles; al igual que integrarán y coordinarán sus procedimientos internos con el fin de garantizar que los controles migratorios, de aduanas, de salubridad, de seguridad, fitosanitario, de seguridad de la aviación civil y cualquier otro control, se ejecuten sin causar demoras, molestias o costos innecesarios a tales aeronaves, tripulaciones, pasajeros o carga, garantizando la agilidad y dinámica propia de la aviación civil.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.2.7. Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil (SEMS). Todo explotador de aeropuerto abierto a la operación pública debe implementar un Sistema de Gestión de la seguridad de la aviación civil (SEMS) con el propósito de gestionar sistemáticamente los riesgos de seguridad originados en las operaciones cotidianas de su aeropuerto(s), alineándolo con los otros sistemas de gestión de riesgos de que disponga.

Los explotadores de aeropuerto con operación comercial regular presentarán ante la autoridad aeronáutica su respectivo Plan de implantación del SEMS indicando claramente las acciones, tiempos y recursos que se requiera para su puesta en funcionamiento.

La autoridad aeronáutica desarrollará los mecanismos y procedimientos para la vigilancia y seguimiento del SEMS y contará con plena autonomía para validar los datos proporcionados por el explotador del aeropuerto en la documentación SEMS, creada por la misma organización y entregada a la autoridad aeronáutica para su evaluación, concertación y posterior vigilancia de cumplimiento.

CAPITULO III

ASIGNACION DE RESPONSABILIDADES

17.3.1. Competencia de la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria. La Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria es el organismo de mayor jerarquía en la seguridad aeroportuaria de la aviación civil en Colombia; su competencia, composición y funciones se rigen por lo establecido en los Decretos 1400 de 2002 y 1040 de 2009 y las demás normas que lo modifiquen o complementen.

17.3.2. Competencia de la dependencia de la autoridad aeronáutica encargada de la seguridad de la aviación civil. Conforme a las políticas y estrategias aprobadas por la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, la dependencia de la autoridad aeronáutica encargada de la seguridad de la aviación civil, inspeccionará, controlará y aplicará las disposiciones contenidas en esta Parte de los RAC en los aeropuertos públicos del país.

17.3.3. Responsabilidades de la dependencia de la autoridad aeronáutica encargada de la seguridad de la aviación civil. Sin perjuicio de lo dispuesto en la norma que determine la estructura administrativa de la autoridad aeronáutica, la dependencia encargada de la seguridad de la aviación civil, se responsabilizará por:

- (a) Establecer los procedimientos en materia de seguridad de la aviación civil.
- (b) Aprobar, coordinar, controlar y supervisar la elaboración y aplicación de los Planes de seguridad de aeropuerto, Planes de contingencia, Planes de seguridad de los explotadores de aeronaves, Planes de control de calidad de la seguridad de aeropuerto, Planes de control de calidad de la seguridad de los explotadores aeronave.
- (c) Designar los inspectores de seguridad de la aviación para los aeropuertos abiertos a la operación pública o grupos de aeropuertos quienes ejercerán las labores control de calidad de la seguridad

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de la aviación civil, de los explotadores de aeronaves y empresas que desarrollan actividades de aeronáutica civil de conformidad con lo dispuesto en esta Parte de los RAC.

- (d) Efectuar auditorias, inspecciones, estudios y pruebas a los sistemas de seguridad de los aeropuertos y a las medidas de seguridad de los explotadores de aeronaves, y cuando las circunstancias lo ameriten, a cualquier empresa vinculada con el sector aeroportuario.
- (e) Diseñar estrategias en materia de seguridad de la aviación civil en concertación con las diferentes autoridades y explotadores de aeropuertos públicos del país a fin de garantizar un mejoramiento continuo de los métodos y procedimientos de protección contra los actos de interferencia ilícita.
- (f) Proyectar los convenios interinstitucionales y memorandos de entendimiento necesarios para el fortalecimiento de los sistemas de seguridad de los aeropuertos e instalaciones aeronáuticas.
- (g) Actuar como órgano consultor de los explotadores de aeropuertos y explotadores de aeronaves en materia de seguridad de la aviación civil, respecto a la prevención de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.
- (h) Participar en las evaluaciones sobre los niveles de amenaza a la aviación civil y propender por que los explotadores de aeropuertos, aeronaves, proveedores de servicios de seguridad y otros organismos adopten las medidas preventivas para contrarrestarlos eficazmente.
- (i) Recibir, compilar y analizar la información sobre amenazas, incidentes y actos de interferencia ilícita, así como constituir un centro de información sobre estos aspectos para el uso de las autoridades, los aeropuertos y los explotadores de aeronaves.
- (j) Contribuir al fomento y promoción de relaciones de cooperación e intercambio de información y experiencia en seguridad de la aviación civil entre Estados, organizaciones y asociaciones internacionales.
- (k) Proyectar informes sobre los actos de interferencia ilícita que afecten la aviación civil con destino a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (l) Previa autorización de la autoridad aeronáutica, servir como punto de contacto para el intercambio de información, tecnología y conocimientos relacionada con los aspectos de seguridad de la aviación civil con organismos de aviación civil o de seguridad de la aviación civil (AVSEC).
- (m) Mantener un banco de datos relacionado con los últimos adelantos tecnológicos aplicados a la seguridad de la aviación civil y modos operacionales.
- (n) Participar en la elaboración, implementación, desarrollo y aprobación del Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, programas de capacitación en seguridad de la aviación civil, así como verificar que los contenidos de los referidos programas que se imparten en Colombia se ajusten a los requerimientos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (o) Implementar las tareas y recomendaciones que establezca la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria.
- (p) Diseñar un banco de datos y estadísticas sobre actos de interferencia ilícita ocurridos en Colombia o a vuelos desde o hacia Colombia.
- (q) Diseñar y aplicar el Programa Nacional de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil.

17.3.4. Responsabilidad de la seguridad de la aviación civil en los aeropuertos. El Gerente o Administrador de un aeropuerto o el Gerente del concesionario, serán responsables de cumplir y hacer cumplir esta Parte de los RAC en su aeropuerto; así mismo, serán responsables de diseñar, elaborar, actualizar, cumplir y hacer cumplir su Plan de seguridad de aeropuerto.

El Gerente o Administrador de un aeropuerto o el Gerente del concesionario designará por cada uno de los aeropuertos que explote, en el Plan de seguridad de cada aeropuerto, un jefe o director de seguridad de la aviación civil, a quien asignará la autoridad, los recursos y la logística necesaria que le permita cumplir y hacer cumplir esta Parte de los RAC, el Plan de seguridad del aeropuerto y demás normas o medidas aplicables a la seguridad de la aviación civil en su aeropuerto. La designación del jefe o director de seguridad no exime al Gerente, Administrador aeroportuario o al Gerente del concesionario o explotador aeroportuario de sus responsabilidades de orden penal, civil o administrativo en relación con la seguridad en la aviación civil.

En los casos en que un concesionario tenga a su cargo más de un (1) aeropuerto, adicional al Gerente o Administrador designado en cada aeropuerto, se debe contar con una persona encargada de la seguridad de la aviación civil, quien será designada como jefe o director de seguridad de la aviación civil o aeroportuaria.

17.3.5. Responsabilidad de la elaboración, actualización y aprobación de los Planes de Seguridad Aeroportuaria. Para los aeropuertos públicos del país con operaciones comerciales regulares, el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario, serán responsables de elaborar y mantener actualizado el Plan de seguridad del aeropuerto. Así mismo, el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, es responsable por el diseño, elaboración, actualización y aplicación de su Plan de seguridad del explotador de aeronaves. Unos y otros serán responsables de supervisar y vigilar la ejecución del mismo, incluyendo las medidas extraordinarias contempladas en los Planes de contingencia y asegurarse que el Plan de seguridad se encuentre actualizado y aprobado por la autoridad aeronáutica.

17.3.6. Objeto del Plan de seguridad de aeropuerto. El Plan de seguridad de aeropuerto abierto a la operación pública en el país, tendrá por objeto el desarrollo de los procesos y procedimientos requeridos para hacer efectivas las normas establecidas en esta Parte de los RAC.

17.3.7. Funciones de los responsables de la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto. El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario de un aeropuerto abierto a la operación pública en el país, tendrán las siguientes funciones, bien sea que las desarrolle en forma directa o a través del Jefe o Director de seguridad:

- (a) Cumplir y hacer cumplir las normas establecidas en esta Parte de los RAC y en el Plan de seguridad de aeropuerto, adelantando inspecciones en forma permanente.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) Elaborar el Plan de seguridad de aeropuerto, supervisar y vigilar la ejecución del mismo, incluyendo las medidas extraordinarias contempladas en el Plan de contingencia y asegurarse que el Plan de seguridad de aeropuerto se encuentre actualizado y aprobado por la autoridad aeronáutica.
- (c) Coordinar con la Policía Nacional y demás autoridades locales de seguridad del aeropuerto, la aplicación de los procedimientos establecidos en esta Parte de los RAC y todos aquellos que sean necesarios en eventos especiales.
- (d) Liderar las acciones necesarias para el fortalecimiento del Comité de seguridad del aeropuerto, así como disponer los recursos logísticos requeridos para su periódico funcionamiento, en forma ágil y efectiva.
- (e) Informar al Comité de seguridad del aeropuerto, autoridades de seguridad en el aeropuerto, explotadores de aeronaves y a las demás empresas que operen en el aeropuerto, las deficiencias en los métodos y sistemas de seguridad y recomendar los procedimientos para corregirlos.
- (f) Llevar a cabo todas las actividades inherentes para hacer efectivas las medidas extraordinarias contempladas en el Plan de contingencia, liderando la realización de los simulacros correspondientes.
- (g) Revisar diariamente el funcionamiento de los equipos asignados a los controles de seguridad de la aviación civil, mediante la realización de las pruebas de chequeo correspondientes y hacer todo lo necesario para la adquisición, mantenimiento y reposición de los equipos que se requieran para el buen desarrollo de los procedimientos de seguridad de la aviación civil.
- (h) Llevar un registro diario de las novedades de seguridad de la aviación civil e informar oportunamente a la autoridad aeronáutica, sobre cualquier acto de interferencia ilícita, manteniendo el sigilo correspondiente a fin de que esta información no se divulgue en forma pública.
- (i) Diseñar, expedir y controlar las autorizaciones para ingreso de las personas y vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringidas, elaborando las correspondientes bases de datos e implementar los cursos para el uso correcto de tales documentos. Para áreas controladas diseñará los procedimientos pertinentes de control de acceso y según el caso, coordinará con la fuerza pública o entidades de control dichos procedimientos.
- (j) Implementar la señalización de seguridad de la aviación civil con el fin de orientar e informar al usuario sobre las restricciones y controles aplicados en el aeropuerto.
- (k) Supervisar y controlar permanentemente la operación realizada por las compañías de seguridad y vigilancia contratadas para la aplicación de los procedimientos de seguridad de la aviación civil; así como también, realizar inspecciones a los métodos y procedimientos de seguridad aplicados por los explotadores de aeronaves, empresas de servicios de escala, organizaciones de mantenimiento y arrendatarios o propietarios de locales comerciales o hangares, proponiendo las medidas preventivas y correctivas.
- (l) Ejecutar programas anuales de capacitación, instrucción y entrenamiento destinados a los operadores de la seguridad de la aviación civil a fin de calificarlos para una prestación adecuada

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

del servicio así como también, realizar programas de sensibilización en seguridad de la aviación civil destinados al personal directivo, las autoridades de control y demás personas que laboren en el aeropuerto, de conformidad con la orientación y políticas de capacitación establecidos en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación (PNISA).

- (m) Garantizar que el personal vinculado o contratado para la operación de seguridad de la aviación civil esté debidamente capacitado e instruido en los métodos y procedimientos establecidos en el Plan de seguridad de aeropuerto.
- (n) Coordinar con las Fuerza pública y demás organismos de seguridad del Estado, los procedimientos pertinentes a fin de facilitar su rápida intervención cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en el aeropuerto, así como realizar la coordinación pertinente con los organismos de socorro y salvamento que se requieran para el manejo de dichas emergencias derivadas de una contingencia.
- (o) Llevar a cabo estudios, inspecciones, pruebas o investigaciones de conformidad con los procedimientos establecidos, sin perjuicio de las auditorias, inspecciones, estudios y pruebas que la autoridad aeronáutica realice.
- (p) Acatar e implementar las recomendaciones realizadas por la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria y/o, autoridad aeronáutica, así como suministrarles oportunamente los informes que éstas le soliciten.
- (q) Recolectar pruebas sobre violaciones a esta Parte de los RAC y trasladarlas de inmediato a la autoridad aeronáutica.
- (r) Gestionar que las obras civiles o arquitectónicas que se proyecten adelantar en los aeropuertos se integren a los requisitos arquitectónicos relacionados con la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil, en consonancia con lo previsto en el Capítulo XXII de esta Parte de los RAC y el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

17.3.8. Comité de seguridad de aeropuerto. Sin perjuicio de la organización interna de las distintas autoridades de control, en todos los aeropuertos abiertos a la operación pública en el país, con operación comercial regular, se conformará un Comité de seguridad de aeropuerto, el cual servirá de espacio para la coordinación de las acciones tendientes a hacer efectivas las políticas establecidas por la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria y esta Parte de los RAC, a fin de prestar un servicio de seguridad integrado y de calidad a los usuarios del terminal aéreo.

17.3.9. Composición del comité de seguridad de aeropuerto en un aeropuerto de categoría nacional. El Comité de seguridad de aeropuerto en los aeropuertos de categoría nacional estará integrado por:

- (a) El Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario, quien lo coordinará.
- (b) El Comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto.
- (c) El Comandante de la Fuerza militar con jurisdicción en el lugar donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.
- (d) Un representante elegido por los explotadores de aeronaves de transporte de pasajeros y uno de transporte de carga, con base en el aeropuerto.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(e) El jefe o director de seguridad del aeropuerto o quien haga sus veces, quien actuará como Secretario del Comité.

A las sesiones del Comité podrán asistir, previa invitación de su Coordinador, los representantes de otros organismos, agremiaciones o empresas que tengan actividades en el aeropuerto a fin de tratar asuntos específicos.

17.3.10. Composición del Comité de seguridad de aeropuerto en un aeropuerto de categoría internacional. El Comité de seguridad de aeropuerto en los aeropuertos de categoría internacional estará integrado por:

- (a) El Gerente o administrador aeroportuario, o el Gerente del Concesionario, quien lo coordinará.
- (b) El Comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto.
- (c) El Jefe de la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia en el aeropuerto.
- (d) El administrador de impuestos y aduanas nacionales (DIAN) con jurisdicción en las correspondientes instalaciones aeroportuarias o el Jefe de la DIAN en el aeropuerto.
- (e) El comandante de la unidad militar con jurisdicción en el sitio donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.
- (f) El Jefe de la unidad o dependencia de Salud pública en el aeropuerto.
- (g) El Jefe de la unidad o dependencia de control fitosanitario o del Instituto colombiano agropecuario (ICA) en el aeropuerto.
- (h) Un representante elegido por los explotadores de aeronaves de transporte de pasajeros y uno de transporte de carga, con base en el aeropuerto.
- (i) El Jefe de la dependencia de seguridad de la aviación civil, quien actuará como secretario del Comité.

A las sesiones del Comité podrán asistir previa invitación de su coordinador, los representantes de otros organismos, agremiaciones o empresas que tengan actividades en el aeropuerto a fin de tratar asuntos específicos.

17.3.11. Funciones del comité de seguridad de aeropuerto. Son funciones del Comité de Seguridad de Aeropuerto las siguientes:

- (a) Coordinar la aplicación de las normas contenidas en esta Parte de los RAC y velar para que sus normas encuentren cabal desarrollo a través del Plan de seguridad de aeropuerto y los Planes de seguridad de los explotadores de aeronaves.
- (b) Constatar que las medidas y procedimientos de seguridad contenidas en el Plan de seguridad de aeropuerto y en los Planes de seguridad de los explotadores de aeronaves sean los adecuados para afrontar las amenazas, sobre las cuales el Comité hará una valoración periódica sugiriendo las contramedidas específicas para contrarrestarlas.
- (c) Recomendar al explotador del aeropuerto y/o autoridad aeronáutica, los ajustes requeridos al Plan de seguridad de aeropuerto y a los Planes de seguridad de los explotadores de aeronaves, a fin de que cumplan con las disposiciones contenidas en esta Parte de los RAC y se constituyan en los medios idóneos para enfrentar las amenazas que afectan al aeropuerto.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (d) Coordinar con las autoridades municipales, departamentales o nacionales, las acciones tendientes a solucionar cualquier problema relacionado con la protección de las personas, instalaciones aeroportuarias y aeronáuticas y las aeronaves.
- (e) Garantizar que los procedimientos que se incorporen a los controles de seguridad de la aviación civil en el aeropuerto sean ágiles, efectivos y estén acordes con el principio de facilitación de la aviación civil.
- (f) Formular propuestas para la formación e instrucción del personal de seguridad del aeropuerto así como también para la incorporación de tecnología y automatización de los procesos de seguridad de la aviación civil.
- (g) Acatar y ejecutar los requerimientos formulados por la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria y/o a la autoridad aeronáutica, así como remitir a la misma los informes periódicos sobre las actividades desarrolladas.
- (h) Realizar seguimiento a las tareas, actividades y conclusiones adoptadas por el Comité.
- (i) Elaborar un reglamento de funcionamiento específico para el Comité de seguridad de aeropuerto.

17.3.12. Periodicidad de reuniones del comité de seguridad de aeropuerto. El Comité de Seguridad de Aeropuerto deberá reunirse de forma ordinaria como mínimo cada dos (2) meses, por convocatoria de su coordinador, y en forma extraordinaria cuando las circunstancias lo requieran; de estas reuniones se levantará el acta respectiva, la cual contendrá un breve resumen acerca de lo tratado, el estado actual de las medidas y procedimientos de seguridad en el aeropuerto, de los problemas relacionados con la protección del mismo y de las acciones realizadas o proyectadas para su adecuada solución.

17.3.13. Responsabilidad especial del Coordinador del Comité de seguridad de aeropuerto. El Coordinador del Comité deberá enviar, dentro de los quince (15) días siguientes a la realización de la reunión, una copia del Acta de cada sesión a la autoridad aeronáutica.

17.3.14. Actuación humana o Factores humanos en la seguridad de la aviación civil. El eje de la seguridad de la aviación civil lo constituye la actuación humana que ejecuta los procesos y opera los equipos de tecnología, por lo que el explotador de aeropuerto, las autoridades de control y los explotadores de aeronaves deberán efectuar las acciones necesarias para la incorporación del personal idóneo, así como también, aquellas requeridas para que dicho personal se encuentre adecuadamente entrenado y motivado. El personal destinado a las labores de seguridad deberá contar con buen juicio, ser asertivo en la toma de decisiones y en el trato con el usuario del servicio de seguridad, conforme con lo dispuesto en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria.

17.3.15. Aplicación de procedimientos policiales en aeropuertos públicos. Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Policía Nacional, dicha autoridad policial, en sus diferentes especialidades, coordinará con los Administradores y Gerentes Aeroportuarios la unificación y aplicación de sus controles a personas, carga y correo propendiendo por que los mismos no afecten negativamente la dinámica propia de la aviación civil y garantizando la prevalencia del principio de facilitación. Así las cosas, armonizará sus controles con los procedimientos estandarizados para la aviación civil, unificando

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

sus procedimientos en el mismo punto y optimizando la utilización de los medios tecnológicos disponibles en los aeropuertos.

Igualmente, las funciones que dicha institución desarrolla al interior de los aeropuertos públicos se ajustarán a los apoyos a la seguridad de la aviación civil acorde con sus competencias y convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento que celebre con la autoridad aeronáutica, el concesionario o el explotador del aeropuerto público para garantizar la seguridad de la aviación civil y la seguridad integral en los aeropuertos públicos.

17.3.16. Aplicación de procedimientos migratorios en aeropuertos públicos. Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia o quien haga sus veces, dicha autoridad migratoria coordinará con los Administradores y Gerentes Aeroportuarios la aplicación de sus controles a personas, propendiendo por que los mismos no afecten negativamente la dinámica propia de la aviación civil y garantizando la prevalencia del principio de facilitación. Así las cosas, armonizará sus controles con los procedimientos estandarizados para la aviación civil.

17.3.17. Aplicación de procedimientos impositivos y aduaneros en aeropuertos públicos. Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional (DIAN) o quien haga sus veces, dicha autoridad de impuestos y aduanas coordinará con los Administradores y Gerentes Aeroportuarios la unificación y aplicación de sus controles a pasajeros, inspección de equipaje, carga y correo, propendiendo por que los mismos no afecten negativamente la dinámica propia de la aviación civil y garantizando la prevalencia del principio de facilitación. Así las cosas, armonizará sus controles con los procedimientos estandarizados para la aviación civil.

17.3.18. Aplicación de procedimientos fito-zoosanitarios en aeropuertos públicos. Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) o quien haga sus veces, dicha autoridad fito-zoosanitaria coordinará con los Administradores y Gerentes Aeroportuarios la unificación y aplicación de sus medidas sanitarias y/o fito-zoosanitarias que sean necesarias para hacer efectivo el control de la sanidad animal o vegetal y la prevención de todo riesgo biológico; así las cosas, armonizará sus controles con los procedimientos estandarizados para la aviación civil, propendiendo por que los mismos no afecten negativamente la dinámica propia de la aviación civil y garantizando la prevalencia del principio de facilitación.

17.3.19. Aplicación de procedimientos de las Fuerzas Militares (Ejército Nacional, Armada y Fuerza Aérea). Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para las Fuerzas Militares (Ejército Nacional, Armada Nacional y Fuerza Aérea), dichas fuerzas, en sus diferentes especialidades, coordinarán con los Administradores y Gerentes Aeroportuarios la unificación y aplicación de sus controles propendiendo por que los mismos no afecten negativamente la dinámica propia de la aviación civil y garantizando la prevalencia del principio de facilitación.

Así las cosas, armonizarán sus controles con los procedimientos estandarizados para la aviación civil de manera que los apoyos a la seguridad de la aviación civil sean acordes con sus competencias y/o a los convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento que celebre con la autoridad aeronáutica, el concesionario o el explotador del aeropuerto público, para garantizar la seguridad integral en los aeropuertos públicos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.3.20. Responsabilidad de los explotadores de aeronaves comerciales. Los explotadores de aeronaves comerciales autorizados para operar en la República de Colombia, sean de origen nacional o extranjero, de pasajeros o de carga, son responsables de:

- (a) La seguridad de sus áreas operacionales, instalaciones propias, arrendadas o en su poder a cualquier título;
- (b) La seguridad de sus bienes muebles;
- (c) La seguridad de sus pasajeros, tripulación, empleados, contratistas, equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportado, aprovisionamiento a bordo; y,
- (d) La seguridad de las aeronaves utilizadas para su operación.

Con el fin de garantizar el cumplimiento de estas responsabilidades, los explotadores de aeronaves civiles elaborarán un Plan de seguridad del explotador de aeronaves, documento que contendrá las medidas y procedimientos de seguridad aeroportuaria aplicados por el explotador en sus bases.

17.3.21. Control de Calidad. Para garantizar el control de calidad sobre la actuación humana o factores humanos en la seguridad de la aviación civil, los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves, realizarán procesos de selección de éste personal en el cual se incluyan, entre otros aspectos: examen de aptitud psicofísica, estudio de seguridad, visita domiciliaria y verificación de antecedentes. Así mismo, adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el personal de seguridad esté oportunamente remunerado, debidamente capacitado y sea objeto de evaluaciones periódicas tendientes a certificar su idoneidad para la permanencia en el cargo, acorde con lo dispuesto en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

17.3.22. Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil. El programa antes indicado incluirá como mínimo los siguientes aspectos:

- (a) Objetivo del programa;
- (b) Alcance;
- (c) Responsabilidades;
- (d) Desarrollo, planificación de actividades de control de calidad;
- (e) Detalles relativos a la comunicación y los informes sobre las actividades de control de calidad
- (f) Adopción de recomendaciones o planes correctivos y mecanismos de seguimiento de los mismos;
- (g) Requisitos mínimos para: Procesos de selección, examen de actitud psicofísica, estudio de seguridad, visita domiciliaria y verificación de antecedentes del personal de seguridad;
- (h) Lineamientos para la instrucción y certificación o habilitación de los programas y del personal de seguridad de la aviación civil; y,
- (i) Actuación humana o factores humanos.

17.3.23. Responsabilidad Plan de control de calidad de la seguridad de la aviación civil de explotadores. Los explotadores de aeropuertos abiertos a la operación pública con operación comercial regular y explotadores de aeronaves comerciales de transporte aéreo regular deberán elaborar, aplicar y actualizar un Plan de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil, que sea concordante con el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil; dicho Plan deberá ser revisado y aprobado por la autoridad aeronáutica.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO IV

PLAN DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

17.4.1. Objeto. El Plan de Seguridad de cada aeropuerto abierto a la operación pública con operación comercial regular, tendrá por objeto el desarrollo de los procesos y procedimientos requeridos para hacer efectivas las normas contenidas en esta Parte de los RAC.

17.4.2. Responsabilidad de los explotadores de aeropuertos. Los explotadores de aeropuerto son responsables de la seguridad de sus áreas, de las instalaciones propias, arrendadas, o en su tenencia a cualquier título y de sus bienes muebles. Con el fin de garantizar el cumplimiento de estas responsabilidades, elaborarán un Plan de seguridad de aeropuerto en el cual se contemplen las medidas y procedimientos ordinarios que aplica el explotador para el control de ingreso a áreas o zonas de seguridad restringidas sobre los empleados, contratistas, tripulaciones, pasajeros, vehículos, la inspección que ejerce respecto del cumplimiento de la normatividad nacional en cuanto a equipajes, carga, paquetes de mensajería y correo transportados, etc. Así como también, las medidas de seguridad relacionadas con las instalaciones, supervisión y control permanente sobre los métodos y procedimientos de seguridad aplicados por los explotadores de aeronaves, las empresas de servicio aeroportuario especializado, organizaciones de mantenimiento y los arrendatarios o propietarios de locales comerciales o hangares.

Igualmente, el Plan de seguridad de aeropuerto debe contener procedimientos específicos de seguridad de la aviación civil cuando se ejecuten obras de construcción o remodelación en el mismo o cuando se requiera operar instalaciones antiguas y nuevas de manera simultánea.

Las medidas y procedimientos de seguridad contenidos en el Plan de seguridad de aeropuerto, deben estar conformes con las estipulaciones contenidas en esta Parte de los RAC.

17.4.3. Elaboración, enmienda, actualización y aprobación del Plan de seguridad de aeropuerto. El diseño, elaboración, enmienda y actualización del Plan de seguridad de aeropuerto es responsabilidad exclusiva del Gerente o Administrador de aeropuerto o el Gerente del Concesionario, quien deberá solicitar la aprobación del Plan de seguridad de aeropuerto a la autoridad aeronáutica.

Una vez aprobado el Plan de seguridad de aeropuerto, el mismo debe ser actualizado o enmendado cuando las circunstancias de la operación de seguridad de la aviación civil del aeropuerto lo ameriten o cuando así lo ordene la autoridad aeronáutica por medio de la dependencia encargada de la seguridad de la aviación civil y debe ser presentado ante dicha dependencia para su evaluación y aprobación, dentro de los treinta (30) días siguientes a la comunicación. La autoridad aeronáutica, a través de la dependencia encargada de la seguridad de la aviación civil tendrá, en cualquier caso, cuarenta y cinco (45) días para dar a conocer la evaluación de la enmienda presentada por el explotador.

CAPITULO V

AREAS O ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.5.1. Área o zona de seguridad restringidas. Son áreas o zonas de seguridad restringidas de un aeropuerto, las siguientes:

- (a) Las áreas de movimiento conformadas por las pistas de aterrizaje y despegue de aeronaves, calles de rodaje y plataformas de los aeropuertos.
- (b) Zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave.
- (c) Locales de preparación de embarque de equipaje o zona de selección de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados o área de protección alrededor de las aeronaves (del diamante de seguridad).
- (d) Depósitos de carga (bodegas).
- (e) Centros de correo.
- (f) Locales de la parte aeronáutica, de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.
- (g) Dependencias de comunicaciones y ayudas a la navegación aérea y servicios de protección al vuelo, como: torre de control, salas de control de tránsito aéreo, salas de radar, centrales de comunicaciones aeronáuticas, cabinas de sonido, conmutador telefónico, estaciones de energía, ayudas a la navegación aérea, casas de plantas eléctricas, centrales de seguridad, dependencias o instalaciones de información aeronáutica, meteorológica y las demás que cumplan funciones similares.
- (h) Cuarteles de Bomberos.
- (i) Hangares de empresas aéreas u, organizaciones de mantenimiento ubicadas dentro de la zona restringida.
- (j) Áreas destinadas a depósito y almacenamiento de agua o combustibles ubicadas dentro de la zona restringida.
- (k) Áreas de inspección de personas, mercancías, carga y correo.

Así mismo, se consideran áreas o zonas de seguridad restringidas las demás que se establezcan como tal por necesidades especiales de seguridad o que en forma transitoria determine el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario.

17.5.2. Control de ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas. El control de ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas será ejercido por el Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario de manera directa o por intermedio del personal asignado a las labores de seguridad de la aviación civil o de compañías de vigilancia debidamente acreditadas por la autoridad competente contratadas para tal fin, quienes controlarán la vigencia y el área autorizada en el carné o permiso.

Igualmente y sin perjuicio de las competencias asignadas por la ley a la Fuerza pública u Organismos de seguridad del Estado que operen en el aeropuerto, estos organismos ejercerán actividades de control en las áreas de seguridad restringidas en coordinación con las autoridades de seguridad de la aviación civil y de los aeropuertos.

Todo propietario, operador de infraestructura aeronáutica o arrendatario cuyas áreas o instalaciones arrendadas puedan servir de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas, será responsable del control de ingreso por sus instalaciones hacia dichas áreas, debiendo garantizar que sólo accedan a las mismas las personas autorizadas por el Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario. Esta obligación será consignada como obligación especial de los arrendatarios en los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

contratos de uso o tenencia de inmuebles y su incumplimiento será causal para la terminación unilateral del mismo o revocación de la autorización de ingreso, sin perjuicio de las acciones civiles, penales o policivas que de tal hecho se deriven.

El ingreso o acceso a las áreas de seguridad restringidas sin el correspondiente carné o autorización expedida por el Gerente o Administrador Aeroportuario o el Gerente del concesionario está prohibido.

17.5.3. Ingreso a las áreas de seguridad restringidas por parte de autoridades públicas. El ingreso del personal de autoridades judiciales, Fuerzas militares, Policía Nacional, autoridad migratoria, autoridad de impuestos y aduaneras, autoridad de salud pública o de control fitosanitario o de otras entidades del Estado acreditadas como entidades de control en los aeropuertos, en cumplimiento de sus funciones, se hará previa solicitud escrita dirigida al Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario, caso en el cual se expedirá el correspondiente permiso, salvo en los casos en que se ejecuten operativos especiales que obliguen al ingreso de dichos funcionarios a las áreas o zonas de seguridad restringidas en forma inmediata.

En los eventos de operativos especiales, el funcionario de la autoridad correspondiente solicitará verbalmente el ingreso al Gerente o Administrador aeroportuario, Gerente del concesionario o Jefe de la dependencia de seguridad de la aviación civil, quienes impartirán las órdenes y harán las acciones necesarias para garantizar el ingreso inmediato a las áreas de seguridad restringidas de dicho personal sin necesidad de contar con el permiso escrito correspondiente. Concluido el operativo especial se hará lo necesario para constatar la salida de todos los funcionarios, sus armas y las municiones que ingresaron dejando registro escrito de tal hecho en la minuta.

El personal de la Policía Nacional y de las demás autoridades que laboren en el aeropuerto, ingresará a las áreas de seguridad restringidas, en desarrollo exclusivo de las funciones de control y vigilancia, portando en forma permanente y visible el carné expedido por la dependencia de seguridad de la aviación civil de aeropuerto.

Siempre que para el cumplimiento de las funciones de las autoridades de control resulte indispensable que miembros de la Fuerza militares, Policía Nacional o autoridades judiciales ingresen a las torres de control, centros de control, centrales de seguridad, estaciones y centros de comunicaciones aeronáuticas y demás dependencias en donde se presten servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones, meteorología o información aeronáutica previa al vuelo u otras dependencias que presten servicios de escala, se coordinará de modo que no interfieran en la operación segura del aeropuerto.

Así mismo, para que estas autoridades puedan ingresar a otras áreas operativas de un aeropuerto dentro de las zonas restringidas, deberán coordinar previamente con el responsable de la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto o su delegado.

El acto de impedir el acceso o no prestar la debida colaboración a las autoridades indicadas en este numeral para la realización de los operativos especiales que involucren el acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas, se sancionará de acuerdo con lo establecido en la Parte Séptima de los RAC.

17.5.4. Ingreso de personal diplomático y de organismos internacionales con categoría diplomática a las áreas de seguridad restringidas. Para el ingreso de personal diplomático y de organismos internacionales con categoría diplomática a las áreas de seguridad restringidas del

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

aeropuerto, el Gerente o Administrador aeroportuario, Gerente del Concesionario o el Jefe de seguridad de la aviación civil expedirá, previa solicitud escrita presentada por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores, el correspondiente permiso transitorio, el cual será de carácter permanente para los funcionarios con calidad de Jefes de Misión.

17.5.5. Ingreso de pasajeros a las áreas de seguridad restringidas. Para el acceso a los muelles o salas de embarque, los pasajeros de las empresas aéreas de transporte público regular, exhibirán su pasa bordo, documento que debe corresponder a la fecha y número de vuelo y que será confrontado con el documento de identidad válido del pasajero por el personal de seguridad de la aviación civil del aeropuerto, sin perjuicio de las revisiones que deban realizar las demás autoridades de control o la Fuerza pública.

Los pasajeros de empresas de Transporte público no regular (Aerotaxis) y de aviación corporativa (Ejecutiva) ingresarán a las áreas de embarque y zonas de parqueo dispuestas para las aeronaves respectivas en los terminales aéreos abiertos a la operación pública, portando su documento de identidad junto con una tarjeta especial de embarque, expedida para el efecto por la empresa explotadora de la aeronave, la cual deberá corresponder con la fecha y hora para el correspondiente vuelo.

La tarjeta antes indicada contendrá en una sola cara impresa, la designación de “Tarjeta Especial de Embarque” el nombre del explotador, ya sea de transporte aéreo o de aviación corporativa, indicando en el primer caso, nombre completo de la empresa, número de resolución del Permiso de operación vigente, fecha y hora prevista del vuelo, aeródromos de origen y destino, matrícula de la aeronave, nombre y apellido del pasajero, número y tipo de documento de identidad. Esta tarjeta estará vigente solamente por sesenta (60) minutos.

La expedición de una tarjeta individual de embarque a cada pasajero por parte de la empresa, no implica la celebración de contratos individuales de transporte aéreo, ni faculta para ello al respectivo explotador de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular; como tampoco faculta a los explotadores de aviación corporativa para ofrecer servicios aéreos remunerados.

En aquellos aeropuertos en los cuales los pasajeros de empresas de Transporte Público no Regular (Aerotaxis) y de aviación corporativa (Ejecutiva) ingresen por las salas de embarque de aviación comercial regular, los documentos de embarque y de identidad de los pasajeros, deben ser objeto de verificación y confrontación por parte del personal de seguridad de la aviación civil. Todo lo anterior, sin perjuicio de las revisiones o verificaciones que al efecto deban realizar las demás autoridades de control o la Fuerza pública.

Cualquier utilización indebida de los documentos de embarque de que trata este numeral, será sancionada de conformidad con lo previsto en la Parte Séptima de los RAC.

17.5.6. Ingreso de los tripulantes a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto. Las tripulaciones de transporte aéreo regular y no regular, ingresarán a las áreas o zonas de seguridad restringidas en cumplimiento exclusivo de sus funciones, debidamente uniformados y portando en lugar visible, a la altura del tórax, el carné que los acredite como empleados del explotador de aeronaves civiles.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Para efectos de la verificación, los gerentes de las empresas aéreas de transporte público regular enviarán, cada año o cuando se presente alguna novedad, a la dependencia de seguridad del aeropuerto, el modelo de carné que dicha empresa expide a sus tripulaciones junto con el listado actualizado de tripulantes a quienes se les ha expedido dicho carné.

Los tripulantes no podrán ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas cuando se encuentren sin uniforme, no siendo válidos para ingreso a estas áreas las tarjetas profesionales, carnés expedidos por las aerolíneas ni las licencias técnicas expedidas por la autoridad aeronáutica.

CAPITULO VI

SISTEMA DE IDENTIFICACION AEROPORTUARIO

17.6.1. Autorización para ingreso. Para el ingreso a las áreas de seguridad restringidas de un aeropuerto público sólo son válidas las autorizaciones que al efecto expida el respectivo Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario, quien contará con autonomía en la asignación de las áreas autorizadas, teniendo en cuenta los criterios de operatividad y seguridad, previo el estudio que sobre los documentos presentados por el solicitante se realice por parte del aeropuerto. El sistema de identificación para ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas de aeropuerto, debe contar con una base de datos que le permita consolidar datos históricos de carnés o permisos temporales expedidos, vigentes, vencidos, retenidos o dados de baja, con un mínimo de dos años de antigüedad para los fines de control y verificación de la autoridad aeronáutica y las autoridades competentes, si hubiere lugar. El equipo (computador, impresoras etc.) asignado al sistema de identificación aeroportuario, debe ser exclusivo para la elaboración y control de los permisos aeroportuarios.

El carné institucional que la autoridad aeronáutica otorga a sus funcionarios para efectos de identificación, no es un documento válido para el ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, pero debe ser portado por su titular en lugar visible, a la altura del tórax, siempre que el funcionario se encuentre en ejercicio de sus funciones.

17.6.2. Clases de autorizaciones para personas. En los aeropuertos abiertos a la operación pública regular, el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario establecerán las siguientes clases de autorizaciones para el ingreso para las personas a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos:

- (a) Permiso Permanente (Carné), o
- (a) Permiso Temporal

17.6.3. Permiso permanente para personas (Carné). El Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario expedirá un permiso permanente, por un término mínimo de dos (2) meses y máximo de dos (2) años, a las personas que por razón de sus funciones desarrollen labores permanentes dentro de las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, bien sean funcionarios de la autoridad aeronáutica, organismos de seguridad del Estado, Fuerza pública, entidades del sector público o, empleados contratados por estas entidades, explotadores de aeropuerto,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

empresas de aviación y sus contratistas, empresas de servicios de escala y organizaciones de mantenimiento autorizadas para operar en el aeropuerto y, a los arrendatarios de locales comerciales o de áreas que se encuentren localizadas al interior de las áreas o zonas de seguridad restringidas. También se expedirá permiso permanente a los funcionarios diplomáticos que gocen de la calidad de Jefes de Misión.

Para el control de loteros, equipajeros, lustrabotas y demás personas que estén debidamente autorizadas para realizar actividades permanentes en las áreas públicas de los aeropuertos, se expedirá un carné de uso exclusivo en dichas áreas, con diseño distinto a los carnés de áreas de seguridad restringidas. Este documento podrá tener mecanismos que se utilizan para el control de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas (códigos de barras, barras de colores o banda magnética) y en el mismo se incluirá el oficio que desarrolla la persona junto con el nombre de la asociación a la que pertenece.

Las personas a quienes se les otorgue un carné están en la obligación de informar o denunciar ante las autoridades de seguridad de la aviación civil y de Policía, cualquier anomalía o situación irregular que atente o pueda atentar contra la seguridad en el aeropuerto.

17.6.4. Características del permiso permanente para personas (Carné). El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario elaborarán un diseño del carné teniendo en cuenta las siguientes características: tamaño estándar comercial (55mm. X 85mm.), material P.V.C. o poliésterico fotográfico u otro de similares características de seguridad, con banda magnética, código de barras o tarjeta inteligente por contacto o RFID (Identificación por radiofrecuencia) u otro mecanismo que facilite el control sobre su utilización y sellos de seguridad tales como sellos químicos, hologramas, imágenes fantasma o similares, fotografía incorporada y espacios para los contenidos básicos del carné.

En el evento en que por especiales circunstancias se deba utilizar carnés elaborados en cartulina o materiales similares, deberán incrementarse los controles en la elaboración y uso de los mismos, en especial en los puntos de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

17.6.5. Contenido del permiso permanente para personas (Carné). El contenido mínimo del carné comprende: numeración seriada del mismo, logotipo del aeropuerto o del concesionario, nombre del aeropuerto, fotografía reciente y nombre del usuario, número de su documento de identidad, nombre de la empresa para la cual labora, área a la que tiene acceso mediante código de colores o cualquier otro código fácilmente visible, fecha de expedición y fecha de vencimiento.

Este documento también puede contener los registros de pase aeroportuario (Conducción de vehículos) y en los aeropuertos en los que se operen puentes de abordaje, podrá incluirse la autorización para la operación de éstos y GPU, así como también, se podrán incorporar logotipos u otros tipos de marcas de impresión determinadas por el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario.

Opcionalmente, podrán incorporarse como contenidos la huella dactilar y/o la firma del usuario, la firma del funcionario que expide el documento y las señales particulares que identifican al usuario.

En el anverso del carné se incorporará una leyenda en la cual se indique que el carné es una identificación interna del aeropuerto, que es personal e intransferible, indicación del sitio y teléfono donde podrá devolverse o entregarse en caso de pérdida o extravío y la indicación clara de que su indebida utilización acarreará las sanciones determinadas por la autoridad aeronáutica.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.6.6 Requisitos generales para la expedición del permiso permanente para personas (Carné).

- (a) Para solicitar el permiso permanente para personas a áreas restringidas de un aeropuerto, las empresas o entidades solicitantes referidas en el Numeral 17.6.3. de esta Parte, deben diligenciar el formato suministrado por el área de Identificación de Seguridad Aeroportuaria del aeropuerto.
- (b) El responsable de la seguridad en el aeropuerto debe asegurarse que cada persona jurídica o empresa solicitante de permisos permanentes (carnés) cuente con el permiso de operación o de funcionamiento en el aeropuerto, otorgado por la autoridad aeronáutica.
- (c) Para efectos de la expedición del carné de ingreso a áreas restringidas de un aeropuerto, el Representante Legal o Autoridad de la empresa o entidad solicitante, suscribirá la solicitud en donde claramente certificará que el funcionario o empleado desarrolla labores en dichas áreas en forma permanente y en caso de que se presente su indebida utilización, acarreará las sanciones determinadas por la autoridad aeronáutica.
- (d) Toda solicitud deberá estar acompañada mínimo de una copia legible del documento de identificación correspondiente, del carné de afiliación a la EPS y a la ARP. Cuando la persona para la que se solicita el permiso tenga la calidad de extranjero, debe acompañarse además la Visa de trabajo expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores o el Consulado del país de origen.
- (e) Previo a la entrega del Permiso Permanente (Carné) al usuario, el área pertinente del aeropuerto debe instruirlos en los temas relacionados con la importancia del sistema de identificación, el porte y uso correcto del documento, las áreas restringidas del aeropuerto y las normas establecidas en el esta Parte de los RAC a través de las cuales se contemplan las conductas violatorias por el uso indebido, uso fraudulento, adulteración del documento y sanciones correspondientes. Si el usuario no toma el curso de instrucción, bajo ninguna circunstancia le será entregado el carné.
- (f) El área responsable de la seguridad en el aeropuerto debe contar con la base de datos correspondiente de la expedición y novedades de los carnés expedidos que podrá ser verificada por la autoridad aeronáutica.

17.6.7. Permiso transitorio para personas. Se expedirá por el término de un (1) día y hasta por un lapso no mayor de sesenta (60) días calendario, a las personas que por razón de sus funciones desarrollen labores transitorias u ocasionales al interior de las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto o de los edificios administrativos, bien sean funcionarios de la autoridad aeronáutica, explotador del aeropuerto, organismos de seguridad del Estado, Fuerza pública, entidades del sector público, personal de embajadas, cónsules, representantes de organismos internacionales, miembros del cuerpo diplomático acreditado en Colombia, escoltas de personajes con medidas especiales de protección, inspectores internacionales y, empleados o contratistas de la autoridad aeronáutica, explotador del aeropuerto, empresas de aviación o sus contratistas, empresas de servicios de escala y organizaciones de mantenimiento autorizados para operar en el aeropuerto o, por los arrendatarios de inmuebles o de áreas que se encuentren localizadas al interior de las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

También se expedirá este documento a los visitantes cuando, a juicio de la dependencia de seguridad de la aviación civil, Gerente o Administrador aeroportuario o del Gerente del concesionario, medien circunstancias que ameriten autorizar el ingreso temporal a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

17.6.8 Características del permiso transitorio para personas. De ser posible, se observarán las previsiones contenidas en el numeral 17.6.4. de esta Parte; en caso contrario, el permiso transitorio para personas tendrá las siguientes características: tipo etiqueta, tamaño estándar comercial (55mm. X 85mm.), confeccionado en material de papel bien sea térmico o común, impresión en blanco y negro y contendrá banda magnética, código de barras u otro mecanismo que facilite el control sobre su utilización.

En los eventos en que los aeropuertos no cuenten con equipos para la elaboración de estos documentos y deban elaborarse manualmente, se conservarán las características indicadas anteriormente y deberá incrementarse los controles sobre la elaboración y uso de estos documentos, en especial en los puntos de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringida.

17.6.9. Contenido del permiso transitorio para personas. De ser posible, se observarán las previsiones contenidas en el numeral 17.6.5. de esta Parte; en caso contrario, el permiso transitorio para personas contendrá como mínimo los siguientes registros: nombre del aeropuerto, nombres y apellidos del usuario, número del documento de identificación, fotografía digitalizada, nombre de la empresa para la que labora, fecha de vencimiento y área de acceso autorizado la cual será determinada a través de nombre impreso fácilmente visible.

En el evento en que por especiales circunstancias se deba utilizar permisos transitorios elaborados en cartulina o materiales similares o los mismos no contengan la fotografía digitalizada del usuario, deberá incrementarse los controles sobre la elaboración y uso de estos documentos, en especial en los puntos de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringida.

Bajo ninguna circunstancia se permitirá la expedición de carnés impersonales para el acceso a las áreas o zonas de seguridad restringida.

17.6.10 Requisitos generales para la expedición del permiso transitorio para personas.

- (a) Para solicitar el permiso transitorio para personas a áreas restringidas de un aeropuerto, las empresas, entidades o personas solicitantes referidas en el numeral 17.6.7, de esta Parte, deberán diligenciar el formato suministrado por el área de Identificación de Seguridad Aeroportuaria del aeropuerto o la solicitud escrita, exponiendo los motivos que sustenten la solicitud, el área requerida y el tiempo de duración del mismo;
- (b) Toda solicitud deberá estar acompañada mínimo de una copia legible del documento de identificación correspondiente;
- (c) Previo a la entrega del Permiso Transitorio al usuario, el área pertinente del aeropuerto debe sensibilizar en los temas relacionados con la importancia del sistema de identificación, el porte y uso correcto del documento, las áreas restringidas del aeropuerto y las normas establecidas en esta Parte de los RAC a través de las cuales se contemplan las conductas violatorias por el uso indebido,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

uso fraudulento, adulteración del documento y sanciones correspondientes. Si el usuario no toma esta sensibilización, bajo ninguna circunstancia le será entregado el permiso transitorio; y

- (d) El área pertinente del aeropuerto debe contar con la base de datos correspondiente de la expedición y novedades de los permisos transitorios expedidos que podrá ser verificada por la autoridad aeronáutica.

17.6.11. Autorizaciones para vehículos. Ningún vehículo podrá ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringida de un aeropuerto abierto a la operación pública, sin la correspondiente autorización expedida por parte del Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario. Las siguientes son las clases de autorizaciones:

- (a) Permiso permanente.
- (b) Permiso transitorio.

17.6.12 Permiso permanente para vehículos. El Gerente o Administrador Aeroportuario, o el Gerente del Concesionario expedirá el permiso permanente, por un término mínimo de sesenta (60) días calendario y máximo de dos (2) años, a los vehículos clasificados en los Grupos I y II del Manual de Operaciones Aeroportuarias de Colombia y demás normas que lo complementen o modifiquen, a saber: vehículos de la autoridad aeronáutica, de otras entidades gubernamentales encargadas del control o vigilancia, del explotador del aeropuerto y de operación del aeropuerto tales como: rescate y salvamento, extinción incendios, seguridad de la aviación civil, inspección de plataforma, ambulancias de sanidad aeroportuaria, remolcadores de aviones, equipo u otro tipo de vehículos de cargue y descargue, tractores remolcadores de carga, equipaje y correo, vehículos para el desplazamiento y mantenimiento de aeronaves o servicio de línea, vehículos de aprovisionamiento de combustible, aprovisionamiento de servicio abordó y buses de abordaje.

17.6.13. Características del permiso permanente para vehículos. El permiso permanente para vehículos deberá tener las siguientes características: tamaño estándar comercial (55mm. X 85mm.), material PVC o poliestérico fotográfico u otro de similares características de seguridad, con banda magnética, código de barras, o tarjeta inteligente por contacto o RFID (identificación por radiofrecuencia), u otro mecanismo que facilite el control sobre su utilización y sellos de seguridad tales como sellos químicos, hologramas, imágenes fantasma o similares.

En el evento en que por especiales circunstancias se deba utilizar permisos permanentes para vehículos elaborados en cartulina o materiales similares, deberán incrementarse los controles sobre la elaboración y uso de los mismos, especialmente en los puntos de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

17.6.14. Contenido del permiso permanente para vehículos. El permiso permanente para vehículos contendrá los siguientes registros: Logotipo del aeropuerto o del Concesionario, nombre del aeropuerto, marca, modelo y fotografía del vehículo, placa, número de improntas, nombre de la empresa propietaria, fecha de vencimiento, puerta de ingreso y área de tránsito autorizada, lo cual será determinado mediante el código de color correspondiente o convención determinada por el aeropuerto.

17.6.15. Requisitos generales para la expedición del Permiso Permanente para vehículos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) Para solicitar el permiso permanente para vehículos a áreas restringidas de un aeropuerto, las empresas o entidades solicitantes referidas en el Numeral 17.6.12., de esta Parte de los RAC, deberán diligenciar el formato suministrado por el área de Identificación de Seguridad Aeroportuaria del aeropuerto.
- (b) Para efectos de la expedición del carné de ingreso a áreas restringidas de un aeropuerto, el Representante Legal o Autoridad de la empresa o entidad solicitante, suscribirá la solicitud en donde claramente certificará que el vehículo cumple labores en dichas áreas en forma permanente y en caso de que se presente su indebida utilización, acarreará las sanciones determinadas por la autoridad aeronáutica.
- (c) Toda solicitud deberá estar acompañada mínimo de una copia legible de la tarjeta de propiedad y del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, como también de la póliza de seguros que ampare los daños que se puedan ocasionar a las personas, instalaciones, vehículos y aeronaves, sin perjuicio de los demás requisitos que contemple el Manual de Operaciones Aeroportuarias.
- (d) Previo a la entrega del Permiso Permanente de vehículos al usuario, el área pertinente del aeropuerto debe instruir en los temas relacionados con la importancia del sistema de identificación, el porte y uso correcto del documento, las áreas restringidas del aeropuerto y las normas establecidas en esta Parte de los RAC a través de las cuales se contemplan las conductas violatorias por el uso indebido, uso fraudulento, adulteración del documento y sanciones correspondientes. Si el usuario no toma el curso de instrucción, bajo ninguna circunstancia le será entregado el carné.
- (e) El área pertinente del aeropuerto debe contar con la base de datos correspondiente de la expedición y novedades de los carnés expedidos que podrá ser verificada por la autoridad aeronáutica.

17.6.16. Permiso transitorio para vehículos. El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario expedirá permiso transitorio, por un término mínimo de un (1) día y máximo de sesenta (60) días, a los vehículos clasificados en el Grupo III del Manual de operaciones aeroportuarias de Colombia y demás normas que lo complementen o modifiquen, a saber: transporte de carga aduanera, transporte de mercancías a tiendas libre de impuesto (In Bond o Duty free), transporte de valores, transporte de cadáveres, transporte de prensa, transporte de pasajeros enfermos o heridos, transporte de aprovisionamiento a los establecimientos comerciales, vehículos de seguridad o escoltas, vehículos de transporte de personas en condiciones jurídicas especiales, vehículos de embajadas que transportan valijas diplomáticas y vehículos de mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria tales como volquetas, palas mecánicas y moto niveladoras y/o similares.

17.6.17. Características del permiso transitorio para vehículos. De ser posible se observarán las previsiones contenidas en el numeral 17.6.12. En caso contrario, el permiso transitorio para vehículos tiene las siguientes características: Tipo etiqueta, tamaño estándar comercial (55mm. X 85mm.), confeccionado en material de papel, bien sea térmico o común, impresión en blanco y negro y contendrá banda magnética, código de barras u otro mecanismo que facilite el control sobre su utilización.

En los eventos en que los aeropuertos no cuenten con equipos para la elaboración de estos documentos y deban elaborarse manualmente, se deberá en lo posible, conservar las características indicadas

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

anteriormente y deberán incrementarse los controles sobre la elaboración y uso de estos documentos, en especial en los puntos de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

17.6.18. Contenido del permiso transitorio para vehículos. El permiso transitorio para vehículos contendrá los siguientes registros: Nombre del aeropuerto, marca y modelo del vehículo, placa, número de improntas, nombre de la empresa propietaria u operadora, fecha de vencimiento, puerta de ingreso y área de tránsito autorizada la cual será determinada a través de letras fácilmente visibles.

17.6.19 Requisitos generales para la expedición del Permiso Transitorio para vehículos.

- (a) Para solicitar el permiso transitorio para vehículos a áreas restringidas de un aeropuerto, las empresas, o entidades solicitantes referidas en el Numeral 17.6.12. de esta Parte, deberán diligenciar el formato suministrado por el área de Identificación de Seguridad Aeroportuaria del aeropuerto o la solicitud escrita, exponiendo los motivos que sustenten la solicitud, el área requerida y el tiempo de duración del mismo.
- (b) Toda solicitud deberá estar acompañada mínimo de una copia legible de la tarjeta de propiedad y del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, como también de la póliza de seguros que ampare los daños que se puedan ocasionar a las personas, instalaciones, vehículos y aeronaves.
- (c) Previo a la entrega del Permiso transitorio de vehículos al usuario, el área pertinente del aeropuerto debe sensibilizar en los temas relacionados con la importancia del sistema de identificación, el porte y uso correcto del documento, las áreas restringidas del aeropuerto y las normas establecidas en la Parte Séptima de los RAC en las cuales se contemplan las conductas violatorias por el uso indebido, uso fraudulento, adulteración del documento y sanciones correspondientes. Si el usuario no toma esta sensibilización, bajo ninguna circunstancia le será entregado el permiso transitorio.
- (d) El área pertinente del aeropuerto debe contar con la base de datos correspondiente de la expedición y novedades de los permisos transitorios de vehículos expedidos que podrá ser verificada por la autoridad aeronáutica.

17.6.20. Uso de los permisos. Las personas que ingresen a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, deberán portar en forma permanente, en lugar visible a la altura del tórax o en el brazo, el permiso permanente o transitorio de modo tal que siempre esté a la vista el nombre y demás datos de identificación de su titular. Así mismo, los portadores de los documentos están obligados a facilitar el control sobre la autenticidad y uso de los documentos de identificación del aeropuerto por parte de los encargados de la seguridad de la aviación civil.

Igualmente, los inspectores de la autoridad aeronáutica, deben cumplir con estas obligaciones cuando, en razón de sus funciones, requieran ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, sin perjuicio de lo establecido en los numerales 17.5.2 y 17.5.3. de esta Parte.

Los permisos de vehículos deben ser copiados al 200%, laminados y colocados al lado derecho del parabrisas de modo tal que los datos contenidos en el mismo, siempre sean visibles desde el exterior del vehículo. Así mismo, el documento original debe portarse dentro del vehículo a fin de permitir la verificación y cotejo del mismo. En el caso que el original del documento no esté presente, el automotor no podrá ingresar ni permanecer en las áreas o zonas de seguridad restringidas con el solo documento copiado.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los conductores de los vehículos deben dar estricto cumplimiento a las normas sobre tránsito de automotores en plataforma establecidas en el Manual de Operaciones Aeroportuarias de Colombia y demás normas que lo complementen o modifiquen. Igualmente, los vehículos deben cumplir con los requerimientos de señalización y las condiciones técnico mecánicas exigidas en el Manual de operaciones aeroportuarias de Colombia. En el mismo sentido, el conductor y sus acompañantes deben contar con el respectivo carné o permiso para ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

17.6.21. Retención de los permisos. Sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar, el personal de seguridad y/o operaciones del aeropuerto o de la autoridad aeronáutica están facultados para retener los permisos permanentes o transitorios asignados a personas o vehículos, respectivamente, que lo porten o exhiban contrariando lo dispuesto en los artículos anteriores o a las personas que los facilitan para que otros lo utilicen o, los usen con alteraciones o se encuentren en lugares distintos a las áreas autorizadas.

La retención del permiso conlleva la salida o retiro inmediato de la persona o vehículo del área o zona de seguridad restringida y no podrá ingresar nuevamente a las mismas, hasta tanto le sea resuelta la situación por el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario.

En los aeropuertos concesionados o en aquellos que sean operados por entes territoriales, el responsable de la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto presentará un informe de los hechos aportando todas las pruebas de que disponga ante el servidor de la autoridad aeronáutica con base en el aeropuerto o del Director regional aeronáutico correspondiente para lo de su competencia.

17.6.22. Devolución de permisos permanentes y transitorios. Todos los permisos son propiedad de la entidad que los expide (Explotador del aeropuerto), por lo que deberán ser devueltos a la dependencia de seguridad del aeropuerto al término de su vigencia, o de la relación laboral del titular o, finalizada la labor para la cual fue expedido.

En caso de pérdida del permiso permanente o transitorio, el aeropuerto debe diseñar un formato que evidencie la reexpedición del documento por pérdida o hurto, el cual deberá ser diligenciado por el interesado certificando la condición de pérdida o hurto del respectivo documento y siendo éste un requisito indispensable para su reexpedición. Con todo, el explotador del aeropuerto debe adoptar las medidas y procedimientos del caso con el propósito de asegurarse que el permiso extraviado no pueda ser nuevamente usado.

17.6.23. Valor de los permisos permanentes o transitorios. Los permisos permanentes o transitorios constituyen los documentos base del sistema de identificación de seguridad de la aviación civil del respectivo aeropuerto; razón por la cual, el cobro de los derechos correspondientes se ajustará al principio de recuperación de costos de que trata el Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos de la OACI.

Salvo lo establecido en regulaciones especiales sobre tarifas expedidas por la autoridad aeronáutica, el valor de los permisos será establecido por el Gerente o Administrador aeroportuario o por el Gerente del concesionario teniendo como base los costos administrativos en que se incurra para su expedición. Por lo tanto, el valor a cobrar a los usuarios estará sustentado en el correspondiente análisis escrito de los costos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

No habrá lugar a cobro alguno por concepto de la expedición de permisos a los representantes de la autoridad aeronáutica, fuerza pública, autoridades de control y vigilancia, seguridad del aeropuerto y de aquellos funcionarios públicos que en razón de sus funciones deben ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas en desempeño de sus funciones.

17.6.24. Listados de empresas y personas que desarrollan actividades de aeronáutica civil. Con el propósito de facilitar la expedición de permisos, tanto de personas como de vehículos, el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario elaborará, mantendrá y conservará un listado actualizado o base de datos de: Explotadores de aeronaves, empresas de servicios de escala, centros de instrucción aeronáutica, organizaciones de mantenimiento y demás establecimientos aeronáuticos o aeroportuarios autorizados para operar en el respectivo aeropuerto.

17.6.25. Listados de arrendatarios o tenedores de inmuebles a cualquier otro título. Con el propósito señalado en el numeral anterior, el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario elaborará, mantendrá y conservará un listado actualizado o base de datos de la totalidad de los arrendatarios de inmuebles y locales comerciales, así como de los poseedores y tenedores de bienes inmuebles a cualquier título.

Para la expedición de permisos permanentes de personas y vehículos a aquellas personas naturales o jurídicas cuyos contratos sobre el uso de las áreas estén en proceso de litigio, el tenedor del área debe anexar a la solicitud, una copia del recibo del pago del mes anterior a la solicitud o en su defecto, el documento en donde conste el acuerdo correspondiente, salvo que exista mandamiento judicial en que se determine que puede expedirse las autorizaciones correspondientes mientras se resuelve el respectivo litigio.

17.6.26. Listado de las fundaciones, asociaciones o cooperativas. El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario elaborará, mantendrá y conservará un listado actualizado o base de datos de fundaciones, asociaciones o cooperativas legalmente constituidas y autorizadas para realizar sus actividades dentro del aeropuerto, relacionadas con el transporte aéreo, vendedores de lotería, lustrabotas, equipajeros y actividades similares.

Para el trámite de autorización, el Representante legal de la respectiva fundación, asociación o cooperativa adjuntará a su solicitud los documentos que demuestren la existencia y representación legal de la misma, un resumen sucinto de la actividad que pretende desarrollar indicando la conveniencia de la misma; así como también, un listado con los nombres, documento de identificación, dirección y teléfono de residencia de la totalidad de sus miembros y estará obligado a mantenerlos actualizados mientras se encuentre vigente la autorización.

La autorización que al efecto imparta el Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario, tendrá como criterio básico de decisión la necesidad y conveniencia de los usuarios respecto de la actividad que se pretende desarrollar. En todo caso, estas autorizaciones tendrán carácter temporal y podrán ser revocadas en cualquier momento cuando a juicio del explotador de aeropuerto se afecte el servicio o la seguridad de la aviación civil.

17.6.27. Ingreso de vehículos de servidores de la autoridad aeronáutica. El ingreso de vehículos de servidores de la autoridad aeronáutica a los parqueaderos dispuestos en los aeropuertos públicos para

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

su uso, se hará previa presentación del carné institucional que al efecto expide esa autoridad como documento de identificación oficial de sus servidores.

En los parqueaderos de aeropuertos públicos controlados por entes territoriales o concesionarios, los servidores de autoridad aeronáutica ingresarán sus vehículos con la autorización que al efecto expida la dependencia de seguridad del aeropuerto o en consonancia, con los memorandos suscritos por la autoridad aeronáutica con el Concesionario o el Ente Territorial.

17.6.28. Carné Aeronáutico Nacional. Este carné es un documento aeronáutico de orden nacional que faculta a los inspectores o servidores de la autoridad aeronáutica que desempeñan funciones de control o vigilancia, para ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas de cualquier aeropuerto, administrado o no por la autoridad aeronáutica, con el fin de practicar inspecciones técnicas, operativas, de seguridad de la aviación civil, de control o vigilancia a empresas, aeronaves, estructura aeroportuaria, tripulaciones y en general, en los lugares y establecimientos donde se desarrollen actividades de aeronáutica civil con el fin de garantizar la seguridad aérea o aeroportuaria.

Los Gerentes o Administradores aeroportuarios, el explotador del aeropuerto, explotadores de aeronaves y sus tripulantes y los gerentes de las empresas aéreas o servicios aeronáuticos, organizaciones de mantenimiento, escuelas y empresas de servicios de escala, están obligados a garantizar el acceso a las distintas áreas y a colaborar con los portadores del Carné aeronáutico nacional, previo el acatamiento de los procedimientos normales de inspección o requisa establecidos. Este documento no exime a su portador del cumplimiento de las demás normas establecidas para el ingreso a los aeropuertos, tales como la verificación y constatación de documentos, la inspección de la persona y sus objetos, ingreso y tránsito por los sitios establecidos para la separación de flujos en los aeropuertos.

El Carné aeronáutico nacional es el único documento no aeroportuario que permite el ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas de todos los aeropuertos, instalaciones aeronáuticas o establecimientos aeronáuticos sujetos a la vigilancia por parte de la autoridad aeronáutica.

La expedición de este carné está a cargo del área que para el efecto establezca la autoridad aeronáutica, previa solicitud, debidamente justificada, elevada por jefe de la dependencia de la autoridad aeronáutica competente para ejecutar labores de control o vigilancia.

Para efectos de verificación, la autoridad aeronáutica, en su base de datos mantendrá actualizado, el modelo de carné y listado de sus servidores autorizados para usar este documento.

17.6.29. Verificación de antecedentes para toda persona a quien se le otorgue acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas. Los explotadores de aeropuertos deben verificar los antecedentes judiciales de toda persona (nacionales o extranjeros) a quien se pretenda otorgar acceso sin escolta a las áreas restringidas. El mecanismo de verificación de dichos antecedentes será potestativo del explotador del aeropuerto, acorde con las disposiciones de Ley o realizando la consulta directa a través de las bases de datos de la Policía Nacional. El permiso podrá ser negado acorde con los criterios de descalificación aportados en su momento por la autoridad competente. En cualquier caso, se deberá llevar un registro escrito de dichas verificaciones.

En caso de no verificarse el antecedente, el explotador de aeropuerto debe asignar un escolta, quien debe acompañar permanentemente a la persona autorizada durante su permanencia en el área restringida.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.6.30. Documentos de identificación válidos para pasajeros en vuelos nacionales. Los documentos autorizados para verificación e identificación de pasajeros en vuelos nacionales al momento del chequeo, ingreso a aéreas o zonas de seguridad restringida y abordaje son:

- (a) Los documentos de identificación autorizados por la ley (Cédula de Ciudadanía, Cédula de Extranjería o Pasaporte). La copia de la cédula de ciudadanía no es admisible para identificación.
- (b) En los eventos en que se haya extraviado cualquiera de los documentos anteriores, se pueden utilizar documentos supletorios de identificación tales como el documento provisional o Contraseña de la Registraduría Nacional del Estado Civil, Libreta Militar o la Licencia de Conducción expedida en Colombia.
- (c) También podrán utilizarse como documento de identificación los carnés expedidos en las entidades oficiales y privadas, siempre y cuando tengan la fotografía y demás datos de la persona.
- (d) Los menores de edad se identifican con el Registro Civil de Nacimiento o la Tarjeta de Identidad o la certificación de que dicho documento está en trámite, expedido por la Registraduría Nacional del Estado Civil, o en ausencia de los anteriores documentos, con el carné de la EPS del menor, el carné de medicina prepagada o, el carné estudiantil en los que se especifique los datos mínimos del menor.
- (e) El único documento válido para identificación en vuelos nacionales de pasajeros extranjeros es el Pasaporte o la Cédula de Extranjería, salvo que sus países de nacionalidad tengan vigentes con la República de Colombia convenios bilaterales o multilaterales que contemplen la validez de documentos de sus países de origen para identificación en el transporte aéreo,

Las anteriores medidas se ejercen en el control de acceso a las áreas restringidas de los aeropuertos para los viajeros, sin perjuicio de las medidas de control que realizan las otras entidades de control.

En casos excepcionales de pérdida de la totalidad de los documentos, puede presentarse la denuncia respectiva y previamente al chequeo, el pasajero debe gestionar ante la autoridad de seguridad de la aviación civil del terminal aéreo, la verificación de antecedentes judiciales por parte de la autoridad competente en el aeropuerto (Policía Nacional de Colombia).

17.6.31. Documentos de identificación válidos para pasajeros en vuelos internacionales. Sin perjuicio de lo previsto en acuerdos de migración u otros acuerdos sobre flujo de pasajeros aéreos, el documento de identificación para los pasajeros en vuelos internacionales será el pasaporte.

CAPITULO VII

REQUISA DE PERSONAS Y SUS OBJETOS

17.7.1. Requisa de las personas y sus objetos. Sin perjuicio de las operaciones de control propias de las otras autoridades en los aeropuertos, todas las personas que ingresen a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los mismos, sean servidores públicos, empleados, tripulantes, particulares o pasajeros, así como los objetos que porten, serán requisados manualmente o mediante la utilización de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

los equipos de seguridad correspondientes, por el personal asignado a las labores de seguridad de la aviación civil a fin de detectar la presencia de armas, artefactos explosivos que puedan ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita u objetos y artículos que puedan constituir un riesgo para la seguridad del vuelo.

El procedimiento de requisa podrá realizarse al ingreso de las áreas públicas del aeropuerto cuando se presenten especiales circunstancias de orden público o amenazas que pongan en peligro la seguridad del aeropuerto y el Comité de seguridad de aeropuerto considere favorablemente sobre la conveniencia de esta medida.

El procedimiento de requisa se hará en privado cuando las personas lleven objetos de valor, cuando así lo soliciten las mismas o se requiera realizar una inspección minuciosa. Si no se dispone de espacios especiales para este efecto, se podrán utilizar cortinas o biombos adecuados específicamente para este propósito.

17.7.2. Dotación Mínima de Recurso Humano en los Puntos de Inspección a Pasajeros (Filtros).

Los criterios mínimos de dotación de recurso humano con los que deben contar los puntos de inspección (filtros) a pasajeros en aeropuertos abiertos a la operación pública con operación regular, son:

- (a) **Verificador de documentos de viaje y tiquetes.** Es responsable de asegurarse que sólo los pasajeros con tiquetes (físico o electrónico), que sean verificados con el documento de identificación, entren en la zona de inspección y pasen a la zona de seguridad restringida.
- (b) **Armador u Organizador.** Esta persona se asegurará que el equipaje se ponga adecuadamente en la cinta transportadora para el equipo de Rayos X a fin de garantizar la producción eficaz de imágenes. En el mismo sentido, instruirá a los pasajeros para que separen cualquier equipo electrónico y eléctrico tales como computadores personales y teléfonos móviles/celulares y los coloquen en las bandejas previstas, para que pasen por los aparatos de Rayos X de forma aislada de cualquier agrupación extraña.
- (c) **Operador de inspección a pasajeros.** Es el responsable del despacho adicional de pasajeros después de pasar por los detectores de metales de pórtico, registra manualmente a los pasajeros cuando así se requiera o con la ayuda de un detector manual de metales o mediante una combinación de ambos sistemas. El número de personas que registren a los pasajeros depende del volumen de circulación de pasajeros de uno y otro sexo.
- (d) **Operador de Rayos X.** Es el encargado de interpretar la imagen producida por los aparatos de Rayos X y determina de modo razonable cuáles han de ser los bultos que pudieran incluir un artículo prohibido para que sea ulteriormente registrado a mano y/o para la aplicación de la tecnología de trazas de explosivos.
- (e) **Controlador de equipaje de mano.** Es el responsable de encaminar, aislar y controlar el equipaje que ha de ser sometido a un registro manual adicional después de que así lo determine el operador del equipo de Rayos X.
- (f) **Supervisor.** Es el responsable del cumplimiento de las normas generales y de la eficiencia en la zona de inspección de seguridad de los pasajeros y puede prestar ayuda a la evaluación de riesgo

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de pasajeros y orientar al personal sobre cuestiones de seguridad discutibles. Esta persona no estará involucrada en otras tareas, tales como el funcionamiento de los aparatos de Rayos X. En aquellos puntos donde confluyan varios filtros, el explotador podrá asignar uno o más supervisores, acorde con la operación y el volumen de pasajeros.

El personal deberá prestar servicios por turnos en los diversos puestos de control durante la operación y ninguna persona actuará como Operador de rayos X por un periodo superior de treinta (30) minutos en una operación continua y no podrá reanudar la misma tarea por lo menos durante los siguientes cuarenta (40) minutos. En el mismo sentido, la inspección intensiva secundaria de pasajero debe ser realizada por personas del mismo género.

17.7.3. Requisa del cuerpo diplomático. En el proceso de inspección al personal del cuerpo diplomático y su equipaje, se respetará siempre lo establecido en los Convenios Internacionales, en especial, la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas del 18 de abril de 1961, aprobada por la República de Colombia mediante la ley 6ª de 1972 y se tendrá especial diligencia en la realización del siguiente procedimiento:

- (a) Al personal diplomático definido como tal por la Convención de Viena (Embajadores, Jefes de Misión o Cónsules), se le informará que el Estado colombiano acoge las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) respecto de realizar procesos de inspección a toda persona y equipaje de manera uniforme y universal, es decir sin excepciones pero también respeta los privilegios de inviolabilidad e inmunidad reconocidos internacionalmente al personal diplomático y a los Jefes de Estado.
- (b) El personal diplomático se identifica en Colombia a través de los documentos que expide el Ministerio de Relaciones Exteriores así: pase diplomático expedido al embajador y su cónyuge y el pase consular expedido al Cónsul y su cónyuge. Los diplomáticos no residentes en Colombia se identifican con un pasaporte diplomático de vigencia internacional. El Ministerio de Relaciones Exteriores también expide un carné de identidad para funcionarios de la misión que no tienen el carácter de diplomáticos, por lo que dicho personal deberá ser sometido al procedimiento de requisa ordinario.
- (c) El personal con carácter de diplomático y sus familiares en primer grado de consanguinidad, afinidad o de parentesco civil (hijos y cónyuge), no serán sometidos a requisa manual y en su lugar se utilizarán sistemas de detección de metales dispuestos en los terminales aéreos. Si al pasar el diplomático o el miembro de su familia por el sistema electrónico de detección de metales, éste emite alguna alarma sobre la presencia de elementos metálicos en su cuerpo, se le indicará al diplomático que existe restricción de porte de armas al interior de las aeronaves y si en efecto, éste manifiesta portar un arma, se le invitará para que permita que los responsables de seguridad del explotador de la aeronave la embalen en forma adecuada y segura, en concordancia con lo dispuesto en el Capítulo X de esta Parte.
- (d) El equipaje de mano del diplomático y el de sus familiares en primer grado de consanguinidad o de parentesco civil (hijos o cónyuge), tampoco será registrado manualmente pero deben ser inspeccionados mediante máquinas de rayos X. En el evento en que se detecte la imagen de un arma en el equipaje del diplomático se le indicará que no puede llevarla y se le invitará a que permita

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

que la misma sea embalada conforme los procedimientos del explotador de la aeronave civil, en concordancia con lo dispuesto en el Capítulo X de esta Parte.

- (e) La valija diplomática debidamente sellada e identificada conforme a las características y leyendas establecidas en las normas internacionales, no será objeto de registro ni manual ni por medios electrónicos por parte de la seguridad de la aviación civil. Los bultos, maletas o paquetes que no estén debidamente marcados e identificados como valija diplomática, no serán tenidos como tales y por consiguiente deben ser sometidos a los controles normales de requisa e inspección.
- (f) El procedimiento indicado en los literales anteriores, en ningún momento reemplaza los procedimientos de control propios de otras autoridades cuando se detecte la presencia de sustancias ilegales, artefactos o sustancias explosivas o mercancías peligrosas o cuando medie orden de autoridad judicial competente.

17.7.4. Requisa de pasajeros con movilidad reducida e infantes. Los pasajeros con movilidad reducida y los infantes que sean transportados en coches o en los brazos de sus padres, serán requisados manualmente por el personal asignado a las funciones de seguridad de la aviación civil o de la Policía Nacional asignado al punto de inspección en el aeropuerto. Igualmente, se procederá de la misma forma cuando el pasajero indique que posee marcapasos o bombas de insulina y lo demuestre por cualquier medio; para facilitar estos procedimientos, los sitios de control dispondrán de un paso aledaño a los equipos que sólo podrá ser usado para el ingreso de estas personas, sus coches o sillas de rueda, las cuales también serán revisadas minuciosamente en forma manual.

17.7.5. Requisa de personas y equipajes en privado. Cuando las circunstancias lo exijan o el pasajero así lo requiera, se realizará la requisa o la inspección del equipaje en un lugar privado, procedimiento que será ejecutado en forma exclusiva por el personal de la Policía Nacional asignado al sitio de inspección o al aeropuerto. Para garantizar este procedimiento en los aeropuertos se habilitarán sitios aledaños al puesto de control y se dotarán adecuadamente. En el evento en que no se disponga de tales sitios se podrán utilizar cortinas o biombos específicamente adecuados para estos propósitos.

17.7.6. Requisa al personal de las autoridades de control, policivas, militares o judiciales en ejercicio de sus funciones. El personal de la Policía Nacional, autoridades de control, fuerzas militares o judiciales, deberá someterse a los procedimientos generales de inspección, salvo en aquellos casos en que se adelante un operativo especial o diligencia judicial, evento en el cual, dicho personal podrá ingresar con sus armas a las áreas o zonas de seguridad restringidas. En estos casos se dejará un registro en el libro de minuta de la identidad, cargo y tipo y número de arma que ingresa. A fin de no obstaculizar los procedimientos que adelanten dichos funcionarios, el registro en la minuta podrá efectuarse con fundamento en la información que suministre el Coordinador o Comandante de la operación. Esta facilidad en ningún momento podrá ser utilizada por dichos funcionarios para abordar aeronaves civiles portando armas.

17.7.7. Oposición a la requisa o a la inspección del equipaje de mano. Salvo lo contemplado para el personal diplomático, fuerzas militares o de Policía, autoridades de control o funcionarios judiciales cuando actúen acorde con el numeral anterior, las personas que se propongan ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos sean empleados, tripulantes, servidores públicos, particulares o pasajeros que se nieguen a la requisa o a la inspección de sus objetos o equipaje de mano, no podrán hacerlo ni embarcarse en las aeronaves; si ya lo han hecho sin el cumplimiento de las

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

medidas de seguridad de la aviación civil, serán desembarcados hasta que se realice la requisa o inspección correspondiente.

17.7.8. Detección de armas, artículos explosivos, mercancías peligrosas o sustancias ilegales.

En los eventos en que se detecten armas a las personas requisadas en los objetos que porten o en el equipaje de mano inspeccionado se dará aviso inmediato, preferentemente por medio silencioso, a los miembros de la Fuerza pública destacados en el puesto de control o en el aeropuerto. Cuando se trate de detección de armas y una vez concluida la correspondiente comprobación y establecido que los permisos y/o autorizaciones para el porte del arma son legítimos, se notificará al personal del explotador de aeronave para embalar adecuadamente el arma y continuación del viaje; en caso contrario, el pasajero, empleado o funcionario será conducido por la Policía Nacional a sus dependencias para los procedimientos correspondientes.

En los casos en que detecte algún artículo explosivo o alguno de los componentes requeridos para armar un artefacto explosivo o cuando se sospeche de la presencia de material radioactivo, se dará aviso, preferentemente por medio silencioso, a los miembros de la Fuerza pública destacados en el puesto de control o en el aeropuerto, evitando que la persona tenga acceso al material detectado. La persona y el material detectado serán trasladados a las dependencias de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto para los procedimientos correspondientes.

Si el objeto o artículo detectado es una mercancía peligrosa, distinta a un arma o artefacto explosivo, se dará aviso al representante del explotador de aeronave para que se proceda conforme se establece en la Parte Décima de los RAC (Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea) y demás documentos sobre la materia.

Cuando se sospeche de la presencia de alguna sustancia ilegal en la persona requisada o en el equipaje inspeccionado, se dará aviso de inmediato, preferentemente por modo silencioso, a los miembros de la Fuerza pública destacados en el puesto de control o en el aeropuerto para que se haga cargo de las averiguaciones y constataciones pertinentes.

Con el objeto de contar con información completa y desarticular cualquier intento de posibles actos de interferencia ilícita en los aeropuertos del país, las armas, explosivos y objetos potencialmente peligrosos que se retengan a los pasajeros en el control de sus equipajes de mano, sin perjuicio de los procedimientos ordinarios que se surten en coordinación con la Policía Nacional para su incautación o embalaje en equipaje facturado, deberán ser objeto de un procedimiento de seguimiento por parte de la Administración y/o Gerencia Aeroportuaria, para lo que se deberá reportar mediante registro escrito a la Policía Nacional de estos casos, dándoles a conocer la identificación del pasajero, reseña del arma, explosivo u objeto potencialmente peligroso incautado, solicitando la investigación pertinente del pasajero, con el fin de descartar posibles móviles terroristas.

Igualmente, deben llevarse registros escritos de estas bases de datos, que permitan servir de soporte para documentar investigaciones de las autoridades competentes.

17.7.9. Control de pasajeros requisados y equipajes de mano inspeccionados. La autoridad de seguridad de la aviación civil, el concesionario o el explotador del aeropuerto, las empresas de seguridad privada y las empresas aéreas adoptarán las medidas necesarias para controlar la circulación de personas y pasajeros en las salas de embarque, con el fin de evitar la mezcla de pasajeros que lleguen con los que salen y los que están en tránsito o transferencia.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Cuando un pasajero en tránsito o transferencia haya tenido acceso a las áreas de equipaje facturado o de clasificación del equipaje o haya salido de las salas de embarque o de las áreas o zonas de seguridad restringidas, deberá practicársele nuevamente una inspección antes de su embarque a la aeronave.

En el caso en que un pasajero de salida haya tenido acceso a una aeronave después de que se hayan mezclado accidentalmente los pasajeros, se deberá repetir la requisa e inspección y se adelantará un registro completo de la aeronave en cuestión, por parte de los empleados de seguridad de la compañía aérea, a fin de descartar la presencia de armas, explosivos o mercancías peligrosas.

En lo posible, el explotador del aeropuerto dispondrá de instalaciones físicas, en aquellos aeropuertos en que el volumen y la naturaleza del tráfico así lo exija, en las que la tripulación y los pasajeros en tránsito directo en la misma aeronave o que se transfiriesen a otra, puedan permanecer sin tener que someterse a las formalidades de inspección si ésta ya se hubiere efectuado.

17.7.10. Medida extraordinaria de inspección de pasajeros, tripulaciones, empleados y equipaje de mano en salas de embarque o previos al embarque. Cuando el Comité de Seguridad del aeropuerto determine un aumento del nivel de amenaza en el cual se requiera una inspección adicional a los pasajeros, previo al embarque de vuelos comerciales regulares, corresponde al explotador de aeronave efectuar la requisa de los pasajeros, tripulaciones, empleados y equipaje de mano, en el sitio de ingreso a las salas de embarque para abordaje de aeronaves. De esta decisión se dejará constancia en el acta del Comité y se comunicará inmediatamente a la autoridad aeronáutica.

El explotador de aeronaves será responsable de la instalación y garantía de funcionamiento de los sistemas de control que utilice como medida de seguridad para el acceso a las salas de embarque y a la aeronave, para estos casos.

Si con ocasión del control ejercido por el explotador de aeronaves se encuentran materiales, sustancias u objetos cuyo transporte esté prohibido o restringido, o si se advierte cualquier situación o circunstancia anómala en el ingreso a la sala de embarque o en el abordaje de la aeronave, éste deberá solicitar la colaboración de la Policía Nacional o de autoridades del aeropuerto para los fines de su competencia.

17.7.11. Restricción especial de equipaje de mano. Para garantizar el equilibrio entre los principios de seguridad y facilitación, en los aeropuertos que no cuenten con sistemas electrónicos para la inspección del equipaje de mano se restringe el equipaje de mano que podrán llevar los pasajeros así: maletín tipo ejecutivo en el caso de los hombres y bolsa de mano pequeña en el caso de las mujeres. En los eventos, en que se transporte un menor en brazos se autoriza como equipaje de mano la pañalera o maletín en donde estén contenidos los elementos requeridos para su alimentación o aseo.

Cuando un equipo o dispositivo de detección con los que cuenta un aeropuerto salgan del servicio, el Gerente o Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario está facultado para ordenar temporalmente la restricción del equipaje de mano mientras se ponen nuevamente en servicio los equipos. Al efecto, el Gerente o Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario citará a reunión extraordinaria del Comité de seguridad de aeropuerto e informará de esta medida y su duración, a las autoridades de control y los representantes de las empresas explotadoras de aeronaves; de esta decisión se dejará constancia en el acta del Comité y se comunicará inmediatamente a la autoridad aeronáutica.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

La restricción del equipaje de mano debe ser comunicada a los pasajeros tanto por el Gerente o Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario como por las empresas explotadoras de aeronaves que operen en el respectivo aeropuerto, mediante avisos fijados en lugares públicos al ingreso del aeropuerto, en los mostradores de chequeo y en el ingreso a las zonas de embarque y desembarque.

17.7.12. Modelos aeroportuarios para control de pasajeros y requerimientos mínimos de infraestructura. El explotador del aeropuerto debe garantizar accesos, y por ende, puntos de inspección de pasajeros independientes, para el acceso a los muelles de embarque de vuelos domésticos y de vuelos internacionales, evitando la mezcla de pasajeros domésticos y pasajeros internacionales. Así mismo, en la medida de lo posible, debe evitarse la mezcla de los pasajeros que llegan con los que salen, y los que están en tránsito o transferencia.

Para realizar el control de pasajeros y de equipajes de mano, los aeropuertos pueden acoger y así lo indicarán claramente en su Plan de seguridad de aeropuerto, los modelos de estructura que se indican más adelante o combinaciones de los mismos, dependiendo de las características de la infraestructura aeroportuaria y los factores de amenaza, como se indica a continuación:

- (a) **Modelo de Salón Principal.** Se caracteriza por la ubicación del puesto de control de seguridad de la aviación civil al ingreso del muelle de embarque o de la zona de tránsito entre el ingreso y los puentes de embarque o abordaje. En la medida de lo posible, el flujo de pasajeros y demás usuarios se hará en una sola dirección, sin contra flujos, asegurándose de todas maneras, que no se mezclen los pasajeros o usuarios que ingresan al sitio y los que salen del mismo.

En este modelo se considera estéril la zona entre el sitio de control y el puente de abordaje o la puerta de ingreso por plataforma a la aeronave, por lo que al inicio de cada turno se debe hacer una revisión minuciosa de toda el área para comprobar que se encuentra libre de armas, artefactos explosivos, sustancias, materiales y artículos peligrosos que puedan ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita.

De existir otros ingresos especiales como para el ingreso de personal que debe laborar en dichas áreas, o acceso para mercancía de tiendas libre de impuesto (Dutty Free), debe contarse con puesto de control de seguridad de la aviación civil al ingreso a este muelle; de todas maneras y de existir locales comerciales al interior del mismo, debe asegurarse que toda la mercancía sea revisada en un puesto de control dispuesto para el efecto, así como todo el personal que accede a laborar en dicha área, teniendo los mismos cuidados enunciados en el presente literal.

Cuando se presenten todas las condiciones antes enunciadas, podrá existir actividad comercial en los espacios ubicados entre el puesto de control de seguridad de la aviación civil ubicado a la entrada del salón principal y al interior del mismo, Con todo, los dueños o representantes legales de los establecimientos comerciales que se autoricen para operar en dichos espacios, deben garantizar el cumplimiento de los controles de seguridad y los estudios de seguridad sobre el personal que labore en los mismos, estipulándose dicha obligación en los contratos suscritos. Con el objeto de mantener dicha área como estéril, los empleados de los locales comerciales deben haber pasado por todas las inspecciones de seguridad dispuestas para ingresar al área estéril.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los establecimientos comerciales ubicados en áreas estériles, solo podrán comercializar las mercancías que estén autorizadas para ingresar a dicha área, quedando totalmente prohibido comercializar productos o artículos cuya presencia esté prohibida al interior de las cabinas de pasajeros. Así mismo, los locales comerciales sólo podrán utilizar elementos, artículos u objetos para empaquetar o para facilitar el consumo de los artículos que comercializan que estén autorizados para ingresar a un área estéril.

- (b) **Modelo de Sala de Embarque.** Este modelo implica la existencia de salas destinadas a los pasajeros previas al embarque y completamente separadas de las áreas públicas. El control de seguridad de la aviación civil se ubica al ingreso de las salas destinadas al embarque de pasajeros. El flujo de pasajeros y demás usuarios se hace en una sola dirección, sin contra flujos, asegurándose que los pasajeros o usuarios que ingresan al sitio y los que salen del mismo no se mezclen. En este modelo se considera estéril el interior de la sala de embarque, por lo que al inicio de cada turno se debe hacer una revisión minuciosa de toda la sala para comprobar que esté libre de armas, artefactos explosivos, sustancias, materiales y artículos peligrosos que puedan ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita y de existir locales comerciales al interior de la misma, debe asegurarse de que toda la mercancía sea revisada en el puesto de control, así como todo el personal que accede a laborar en dicha área, teniendo los mismos cuidados enunciados en el literal anterior para los establecimientos comerciales.
- (c) **Modelo de Puente de Abordaje.** Este modelo se estructura con la ubicación del puesto de control de seguridad de la aviación civil a la entrada del puente de abordaje, para garantizar la esterilidad del área se debe hacer una revisión entre el puesto de control y la aeronave antes de proceder al abordaje. Una vez que el pasajero haya sido objeto de inspección no podrá devolverse, salvo que se presente una situación de emergencia que obligue a la evacuación del área.

Los sitios donde se ubican los puestos de control de seguridad de la aviación civil deben contar con la infraestructura suficiente que garantice los espacios necesarios para la requisa de personas y equipajes de mano, iluminación adecuada, señalización informativa dirigida a los pasajeros sobre los procedimientos que se efectúan, comunicaciones vía telefónica y/o mediante alarmas silenciosas y cámaras de circuito cerrado de televisión, si lo hubiere. También debe existir un espacio cerrado adenaño en donde sea posible llevar a cabo las inspecciones privadas solicitadas por los pasajeros o determinadas por las circunstancias. Si no dispone de espacios especiales para este efecto, se podrán utilizar cortinas o biombos específicamente adecuados para estos propósitos.

Cuando se disponga de equipos para la realización de los controles, el sitio debe dotarse de fuentes de energía reguladas que los mismos demandan; debiéndose respetar los espacios mínimos exigidos por los fabricantes para una correcta operación de los sistemas y adicionar a los avisos informativos las restricciones y características de los equipos operados.

CAPITULO VIII

INSPECCION DE VEHICULOS

17.8.1. Control de seguridad de la aviación civil para vehículos. Sin perjuicio de los controles que realiza la Policía Nacional y demás organismos de la Fuerza pública, todo vehículo terrestre o equipo

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

que se desplace sobre ruedas o por otros medios, que pretenda ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas, bien sea de particulares, de autoridades de control o del explotador de aeropuerto, además de contar con la correspondiente autorización o permiso, sin excepción alguna debe ser objeto de inspección de seguridad de la aviación civil o verificación de su esterilidad. La verificación vehicular o verificación tiene como objetivo descartar la posibilidad de que a través de los mismos, se ingresen armas, artefactos explosivos, sustancias, materiales y artículos peligrosos que puedan ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita.

17.8.2. Inspección a vehículos. La inspección a vehículos se hará en forma manual verificando minuciosamente el interior de la cabina de pasajeros, los compartimientos destinados a la carga o a los equipajes y el del motor. También y con la ayuda de un espejo linterna, se verificará la parte baja del automotor incluyendo los compartimientos en donde están alojadas las llantas. Esta revisión también podrá realizarse utilizando equipos electrónicos para detección de explosivos o con la ayuda de caninos o cualquier otro biosensor entrenado para tal fin.

17.8.3. Requisa del conductor y demás acompañantes. El conductor y los acompañantes de un vehículo, que pretenda ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas, deben portar el permiso o autorización correspondiente, el cual será verificado por el guarda de control y deben ser requisados manualmente o mediante el uso de detectores de metales manuales, por el personal asignado a las labores de seguridad de la aviación civil o por el personal de la Policía Nacional destacado en el sitio de control. Esta requisa se realizará sin perjuicio de la aplicación de controles que deban adelantar, por razón propia de sus funciones, la Policía Nacional o cualquier otro organismo integrante de la Fuerza pública.

17.8.4. Medidas de seguridad para los vehículos de transporte de valores. Los vehículos destinados al transporte de valores deben contar con los permisos de ingreso correspondientes y serán verificados desde el exterior del mismo. Igualmente, los ocupantes de estos vehículos deben contar con los permisos de ingreso los cuales deben ser verificados en el punto de control de ingreso, cotejándolos con sus respectivos documentos de identidad, previo el acceso al área o zona de seguridad restringida. Estos vehículos siempre deben ser escoltados desde el ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas, durante su permanencia en las mismas y hasta la salida nuevamente de las áreas o zonas de seguridad restringidas, por personal de seguridad de la aviación civil.

Para facilitar el control sobre estos vehículos, la empresa operadora o propietaria del mismo, en la solicitud de ingreso consignará todos los datos necesarios para la identificación plena, tanto del automotor como de cada uno de sus ocupantes. Los datos antes indicados deben ser verificados por la dependencia de seguridad del aeropuerto como requisito previo para la expedición de la autorización, por la vía de comunicación más segura con la que cuente dicha dependencia; igualmente, los datos de vehículos y personal serán cotejados y verificados contra la información de la dependencia de seguridad del aeropuerto en el punto de control, al momento del ingreso al aeropuerto.

17.8.5. Registro del ingreso de vehículos. El explotador del aeropuerto debe elaborar, mantener y conservar un registro donde conste la identificación del vehículo, empresa propietaria, nombre e identidad del conductor y sus acompañantes, fecha y hora de ingreso y/o salida de los vehículos y sus ocupantes de las áreas o zonas de seguridad restringidas. El registro de que trata este numeral puede ser manual o electrónico.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.8.6. Control de seguridad de la aviación civil sobre los vehículos destinados al rescate y salvamento, extinción de incendios, operaciones, seguridad de la aviación civil, sanidad aeroportuaria y demás vehículos destinados a operaciones en plataforma. El Gerente o administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario se asegurarán de evitar que los vehículos destinados al rescate y salvamento, extinción de incendios, operaciones aeroportuarias, seguridad de la aviación civil y sanidad aeroportuaria, y los demás vehículos destinados en forma exclusiva a las operaciones de plataforma, tanto por el aeropuerto como por los explotadores de aeronaves o empresas de servicios de escala, salgan de las áreas o zonas de seguridad restringidas.

En el evento en que dichos vehículos pretendan salir de las áreas o zonas de seguridad restringidas, deben contar con autorización previa y escrita del Gerente o Administrador aeroportuario, Gerente del concesionario o a quien éstos deleguen oficialmente, o el médico coordinador de Sanidad aeroportuaria cuando se trate de ambulancias al servicio exclusivo del aeropuerto. Se exceptúan de lo anterior las salidas de vehículos en los casos de atención a una emergencia aeronáutica o aeroportuaria fuera del aeropuerto.

Una vez reingresen dichos vehículos, se realizará la inspección de seguridad de la aviación civil ordinaria tanto al automotor como al conductor y/o acompañantes dejando el registro de tal hecho, sin perjuicio de las inspecciones que deba adelantar por razón propia de sus funciones la Policía Nacional o cualquier otro organismo integrante de la Fuerza pública.

17.8.7. Excepción a la inspección de vehículos en emergencias. Cuando se presente una emergencia en el aeropuerto y se requiera del ingreso de vehículos de apoyo, tales como máquinas de extinción de incendios, ambulancias o vehículos de transporte de personal de la Policía o los organismos de socorro o las Fuerzas militares, no se efectuarán los procedimientos ordinarios de revisión. Sin embargo, en el puesto de acceso vehicular que se establezca con dicho fin, se ubicará, en la medida de lo posible, personal de seguridad de refuerzo para impedir el acceso de vehículos distintos a los requeridos en el manejo de la emergencia.

17.8.8. Accesos vehiculares compartidos con la Fuerza pública y otras entidades oficiales. En los accesos vehiculares compartidos con las Fuerzas militares, Policía Nacional, Autoridad de impuestos y aduanas, Autoridad migratoria y otros organismos, dichas instituciones dispondrán del personal suficiente a fin de realizar las revisiones vehiculares de seguridad de la aviación civil a los automotores oficiales de su uso exclusivo y los demás procedimientos de control propios de cada institución; de no ser posible contar con la presencia de funcionarios de las respectivas instituciones, no podrán ser compartidos los ingresos y todos los vehículos y personas deberán ser sometidos a los procedimientos de control de seguridad de la aviación civil por parte de los guardas de seguridad del aeropuerto. De todas maneras, las autorizaciones de ingreso vehicular y de personas sólo pueden ser otorgadas por el Gerente o Administrador Aeroportuario, o el Gerente del Concesionario.

17.8.9. Requisitos mínimos de infraestructura en los accesos vehiculares. Los accesos vehiculares deben ser adecuados para el ingreso de vehículos, en lo posible de dos vías, contar con una caseta amplia e iluminada para la permanencia de los guardas, poseer una puerta y trampas que impidan el acceso no autorizado y disponer de reductores de velocidad. Estos sitios deben contar con iluminación adecuada e instalaciones sanitarias y, en lo posible, deben contar con una cubierta protectora para facilitar el control en todo momento, aún en los eventos de lluvia y control mediante cámaras de circuito cerrado de televisión (CCTV). En los accesos vehiculares de gran flujo, se deberá dotar una talanquera

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

o trampas adicionales a las puertas. Todos los accesos vehiculares deberán contar con sistemas de comunicación, alarmas de asalto y avisos de señalización que indiquen los procedimientos de control.

Por regla general, los accesos vehiculares no podrán ser utilizados para el ingreso de personal que no se moviliza en los automotores (Peatones). Sin embargo, si se hace necesario el ingreso de dichas personas se deberá dotar el acceso con dispositivos para el control de ingreso de personas tales como molinetes y efectuar minuciosamente los procedimientos de control de permisos, la requisa de las personas y la inspección de los objetos que pretendan ingresar.

CAPITULO IX

PLAN DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES COMERCIALES

17.9.1. Responsabilidad de los explotadores de aeronaves comerciales. Los explotadores de aeronaves comerciales autorizados para operar en la República de Colombia, sean de origen nacional o extranjero, de pasajeros o de carga, son responsables por:

- (a) La seguridad de sus áreas operacionales, instalaciones propias, arrendadas o en su poder a cualquier título;
- (b) La seguridad de sus bienes muebles;
- (c) La seguridad de sus pasajeros, tripulación, empleados, contratistas;
- (d) La seguridad de sus equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportado, provisiones, artículos para el servicio en vuelo y mantenimiento; y,
- (e) La seguridad de las aeronaves utilizadas para su operación.

Con el fin de garantizar el cumplimiento de estas responsabilidades, los explotadores de aeronaves comerciales elaborarán un Plan de seguridad del explotador de aeronaves, documento que contendrá las medidas y procedimientos de seguridad aeroportuaria aplicados por el explotador en cualquiera de sus bases.

El Plan de seguridad del explotador de aeronaves contendrá las medidas y procedimientos de control ordinarios que el explotador aplica sobre los empleados, contratistas, tripulaciones, pasajeros, equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportados, provisiones, artículos para el servicio en vuelo y mantenimiento, así como también, las medidas de seguridad relacionadas con sus instalaciones y suministros a las aeronaves y la protección en tierra de las mismas. El documento contendrá igualmente las medidas extraordinarias que el explotador de aeronaves desarrollará en los eventos en que se presente un acto de interferencia ilícita.

Las medidas y procedimientos de seguridad aeroportuaria contenidos en el Plan de seguridad del explotador de aeronaves, deben ajustarse a conforme con lo establecido en esta Parte de los RAC.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.9.2. Elaboración, actualización y aprobación del Plan de seguridad del explotador de aeronaves. El explotador de aeronaves civiles comerciales es responsable por el diseño, elaboración, actualización y aplicación de su Plan de seguridad del explotador de aeronaves.

El representante legal del explotador de aeronaves comerciales o su delegado responsable de la seguridad, presentará para aprobación su Plan de seguridad del explotador de aeronaves a la autoridad aeronáutica en las formas y tiempos que ésta establezca. El Plan de seguridad del explotador de aeronaves debe actualizarse cada vez que se ajusten las normas nacionales sobre seguridad de la aviación civil.

Cuando la autoridad aeronáutica requiera una actualización del Plan de Seguridad del Explotador de Aeronaves o cuando el explotador considere pertinente implementar un nuevo procedimiento de seguridad en su operación, los explotadores de aeronaves tendrán treinta (30) días, contados a partir de la comunicación que así lo indique, para presentar dichas actualizaciones. La autoridad aeronáutica tendrá cuarenta y cinco (45) días para hacer el análisis correspondiente a la Enmienda propuesta por el explotador.

Como parte de la fase de certificación, los explotadores de aeronaves que tengan el propósito de iniciar operaciones en la República de Colombia, deberán presentar su Plan de seguridad de explotador de aeronaves y obtener la aprobación del mismo por parte de la Autoridad aeronáutica, previo al inicio de las operaciones.

En caso de observaciones por parte de la autoridad aeronáutica, el explotador de aeronaves o empresa que se encuentre en la fase de certificación contará con el plazo que establezca dicha autoridad de acuerdo al tipo de ajustes, de todas maneras dicho plazo no podrá exceder de cuarenta y cinco (45) días.

Aprobado el Plan de seguridad del explotador de aeronaves, la autoridad aeronáutica, comunicará lo pertinente al representante legal de la empresa solicitante y las dependencias de seguridad de los aeropuertos en donde éste opere o pretenda operar; mientras dure el proceso de aprobación o de ajuste al Plan, el Gerente o Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario vigilarán permanentemente la operación del explotador de aeronaves con el fin de garantizar la aplicación de los controles de seguridad necesarios para prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita. Esta obligación de supervisión específica en ningún momento exime de responsabilidad alguna al explotador de aeronaves.

Sin perjuicio de las evaluaciones, inspecciones y pruebas que realiza la autoridad aeronáutica, los Gerentes o Administradores aeroportuarios o el Gerente del concesionario realizarán las verificaciones necesarias con el fin de comprobar la eficiencia y eficacia de las medidas de seguridad contenidas en el Plan de Seguridad del Explotador de Aeronaves.

17.9.3. Obligaciones del explotador de aeronaves comerciales que deben estar desarrolladas en su Plan de seguridad. Salvo los procedimientos propios que puedan constituir aspectos confidenciales y sin perjuicio de las actividades que adelantan las autoridades de control y seguridad en los aeropuertos, todo explotador de aeronaves comerciales deben incorporar en su Plan de seguridad del explotador de aeronaves, como mínimo, las siguientes obligaciones:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) Organización del explotador de aeronave y designación de un director o jefe de seguridad de la aviación civil;
- (b) Procedimientos orientados a cumplir y hacer cumplir a sus empleados, contratistas y usuarios, las normas y medidas expresamente señaladas en esta Parte de los RAC, en el Plan de seguridad de aeropuerto y demás disposiciones emanadas de la autoridad aeronáutica;
- (c) Procedimientos para elaborar, implementar y mantener las medidas de protección de sus trabajadores, contratistas, pasajeros, usuarios, aeronaves, equipos, equipajes e instalaciones contra actos de interferencia ilícita en cada base de operación;
- (d) Procedimientos de inspección y/o revisión y/o verificación (física o con sistemas de tecnología, biosensores, identificación, entre otros) al ingreso de sus instalaciones para sus empleados, contratistas, agentes de carga, expedidores de carga, tripulación asignada a cada vuelo, pasajeros, personal de servicio, de seguridad, equipajes, carga, correo, paquetes, provisiones, artículos para el servicio en vuelo y mantenimiento, componentes anatómicos y suministros en cada base de operación, sin perjuicio de que la autoridad de seguridad de la aviación civil u otras autoridades hagan las revisiones o verificaciones establecidas legalmente, en situaciones ordinarias (nivel bajo de riesgo) y cuando se eleve el nivel de riesgo, en función del resultado del análisis de riesgo realizado por el explotador o porque la autoridad aeronáutica así lo identifique, acorde con el Capítulo XVIII;
- (e) Procedimientos de inspección y/o verificación de aeronaves (física o con sistemas de tecnología, biosensores, identificación entre otros) del exterior de las mismas y del interior de las cabinas y bodegas de las aeronaves;
- (f) Procedimientos de prevención de acceso no autorizado a las aeronaves;
- (g) Procedimientos para garantizar la seguridad de las aeronaves en tierra, manteniendo una protección especial sobre el diamante o zona de seguridad de la aeronave;
- (h) Procedimientos para verificación de seguridad de las aeronaves antes de cada vuelo, bien sea por intermedio del personal de seguridad por el asignado o la tripulación. Los referidos procedimientos deben considerar, como mínimo, a las aeronaves en servicio, previamente al vuelo y durante las escalas de tránsito, confirmar mediante revisión física u otro medio en la cabina de pasajeros y bodegas de la aeronave, la no presencia de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas. La verificación debe ser realizada por el personal de seguridad del explotador o tripulación, una vez todos los proveedores de servicios (catering, limpieza y otros) hayan abandonado la aeronave, sin perjuicio de la verificación que puedan realizar las autoridades facultadas en esta Parte, acatando los procedimientos de seguridad del explotador de aeronaves para el ingreso a la misma y deberá mantenerse la esterilidad hasta que finalice el embarque y las operaciones previas a la salida;
- (i) Procedimientos para la inspección de las aeronaves donde originan el vuelo después de haber pernoctado o cuando los niveles de riesgo lo ameriten, por intermedio de personal calificado. Este procedimiento debe incluir una inspección al interior de la aeronave donde se incluya entre otros, cocinas, lavatorio, receptáculos de basura, compartimentos para el equipaje de mano, espaldares, bolsillos de las sillas y todos los demás compartimentos accesibles en la cabina de pasajeros y otras

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

zonas técnicas como las de tripulación de vuelo, así como una inspección del exterior de la aeronave con énfasis en el alojamiento de las ruedas y zonas técnicas, con el propósito de descubrir armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas. para tal efecto, el explotador debe desarrollar una lista de chequeo con las áreas y artículos a inspeccionar, el cual debe llevar la firma del operador de seguridad de la aviación civil que realizó la inspección, la cual se debe cumplir, una vez todos los proveedores de servicios (catering, limpieza y otros) hayan abandonado la aeronave sin perjuicio de las inspecciones que puedan realizar las autoridades facultadas en esta Parte, acatando los procedimientos de seguridad del explotador de aeronaves para el ingreso a la misma y deberá mantenerse la esterilidad hasta que finalice el embarque y las operaciones previas a la salida;

- (j) Procedimientos y técnicas para practicar entrevista de seguridad individual a pasajeros al primer contacto del personal de atención del explotador aéreo de transporte público regular con el pasajero, para determinar la autenticidad de los mismos, verificar la pertinencia del equipaje facturado para determinar si transporta dentro de su equipaje facturado artículos que puedan representar riesgo para la seguridad del vuelo, con su flujo de la información recabada;
- (k) Procedimientos de confrontación del pasabordo, que puede ser físico o electrónico, documento que debe corresponder a la fecha y número de vuelo y que será confrontado con el documento de identidad válido del pasajero por el personal del explotador aéreo de transporte comercial, previo al abordaje, sin perjuicio de las revisiones que deban realizar las demás autoridades de control o la Fuerza pública;
- (l) Procedimientos para verificación de documento de identificación, al momento de chequear al pasajero, para determinar la autenticidad de los mismos, así como verificar la pertenencia del equipaje facturado;
- (m) Procedimientos para ejecutar revisiones adicionales a pasajeros, carga y aeronave cuando lo considere pertinente o las circunstancias así lo requieran estando los pasajeros ya embarcados;
- (n) Procedimientos para garantizar el cotejo de pasajeros embarcados y su equipaje facturado. El explotador de aeronave procederá a desembarcar el equipaje cuando compruebe que el pasajero relacionado con el mismo no se ha embarcado, salvo que se presenten las condiciones previstas en el Numeral 17.13.6. de esta Parte; igualmente, debe asegurarse la custodia de la documentación del vuelo como tarjetas de embarque y etiquetas con colillas, etc. al cierre del vuelo;
- (o) Procedimientos para adelantar los estudios de seguridad al personal contratado, en especial a los designados para el desarrollo de sus operaciones y las labores de vigilancia y control en la respectiva base de operación y llevar el registro correspondiente;
- (p) Procedimientos para informar oportunamente al jefe de la dependencia de seguridad del aeropuerto, respecto de hechos o circunstancias que atenten o puedan atentar contra la seguridad, manteniendo un enlace oportuno con las autoridades aeroportuarias y de Policía, a través de los canales de comunicación eficaz que éstos establezcan para tal fin;
- (q) Procedimientos para garantizar que el equipaje no acompañado, extraviado o no reclamado permanezca debidamente almacenado en un sitio especial hasta que sea entregado, renviado o se

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

le dé el destino legalmente permitido. Este equipaje debe someterse a inspección antes de ser almacenado;

- (r) Procedimientos para garantizar una inspección eficaz y completa del equipaje en bodega mediante un registro manual o mediante examen del equipaje por medio de sistemas de detección de Rayos X, cuando existan sospechas de que en un equipaje se transportan objetos, sustancias o materiales peligrosos que puedan poner en riesgo la seguridad de la aeronave, estos procedimientos deben incluir nuevas inspecciones en forma manual del equipaje facturado, así como la protección del mismo desde el momento de su recepción hasta el embarque en la bodega de la aeronave;
- (s) Procedimientos para garantizar que todo equipaje sobredimensionado reciba el mismo tratamiento de seguridad que el equipaje común; en caso de no poder inspeccionarse a través de medios electrónicos, debe ser inspeccionado manualmente o con biosensores;
- (t) Procedimientos para garantizar la inspección eficaz de carga, correo, mensajería, envíos, suministros, así como su custodia y protección desde su recepción hasta el destino indicado en el contrato de transporte;
- (u) Procedimientos para asegurar la carga, correo, mensajería, envíos, suministros en un nivel apropiado en la cadena de suministro, antes de colocarse en la aeronave y en el periodo que estén bajo su custodia; en concordancia con lo previsto en el Capítulo XV de esta Parte.
- (v) Procedimientos para garantizar la seguridad de las provisiones y los artículos para el servicio en vuelo del Explotador de aeronaves y de las operaciones de limpieza de la aeronave y de mantenimiento en tierra.
- (w) Procedimientos para recibir e implementar, las observaciones correcciones o sugerencias realizadas por la autoridad aeronáutica, Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario en cada base de operación.
- (x) Procedimientos para garantizar que todos sus empleados, usuarios, contratistas y vehículos estén debidamente identificados y solicitar al jefe de la dependencia de seguridad del aeropuerto, los permisos necesarios para el ingreso de éstos y de los vehículos a las áreas de seguridad restringidas. Igualmente debe incluir el procedimiento para devolución de permisos entregados por el aeropuerto al término de la relación con sus empleados o contratistas o cuando el vehículo correspondiente no requiera del mismo.
- (y) Procedimientos para impartir capacitación a sus empleados en materia de seguridad, de acuerdo con las funciones, especialmente en lo relacionado con los controles de ingreso e identificación en áreas de seguridad restringidas, revisión del equipaje facturado, carga, paquetes de mensajería y correo, provisiones y los artículos para el servicio en vuelo del Explotador de Aeronaves y de las operaciones de limpieza de la aeronave y de mantenimiento en tierra, revisión de la aeronave antes del embarque, controles de seguridad de los suministros y medidas de protección de la aeronave en tierra, transporte de personas en condiciones jurídicas especiales, de componentes anatómicos humanos y cadáveres y transporte de armas, explosivos, materias y artículos peligrosos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (z) Procedimientos y controles efectivos y eficaces que impidan el ingreso de personas no autorizadas al puesto de pilotaje.
- (aa) Procesos de capacitación y entrenamiento a sus tripulantes en las medidas y métodos orientados a la protección de la cabina de mando durante el vuelo, medidas para reducir los efectos de un atentado o de una eventual explosión en vuelo, procedimientos de inspección de la aeronave en vuelo y actuaciones de los miembros de la tripulación en los casos de amenaza de bomba o apoderamiento ilícito en vuelo, determinación de la gravedad de cada incidente, comunicación y coordinación de la tripulación, respuestas de defensa propia apropiadas, uso de dispositivos de protección que no sean letales asignados a los miembros de la tripulación para los cuales el Estado del explotador autoriza la utilización, comprensión del comportamiento de los terroristas para mejorar la capacidad de los miembros de la tripulación con respecto al comportamiento de los secuestradores y respuesta de los pasajeros, ejercicios de instrucción en situaciones reales con respecto a diversas amenazas, procedimientos en el puesto de pilotaje para proteger el avión y procedimientos de búsqueda en el avión, orientación con respecto a los lugares de riesgo mínimo para colocar una bomba, cuando sea posible y también capacitación sobre la tripulación debe presentar informes sobre los actos de interferencia ilícita.
- (ab) Procedimientos para informar a sus pasajeros, expedidores y agentes de carga respecto de los requerimientos y normas de seguridad, especialmente lo relacionado con la seguridad del equipaje, carga, paquetes de mensajería y correo, restricciones y prohibiciones en el porte y transporte de armas, objetos, materiales y sustancias prohibidas, explosivos, líquidos, geles y en general de las mercancías peligrosas. En desarrollo de esta obligación debe fijar avisos alusivos a dichos procedimientos o prohibiciones, en los mostradores de despacho de pasajeros, y/o de expedición de boletos de viaje, y/o sitios web, y/o sitios de entrega de guías aéreas, y/o bodegas de recibo de carga y/o en las oficinas del explotador de aeronaves. De todas maneras, el explotador de aeronaves debe hacer conocer estas restricciones y prohibiciones a sus pasajeros.
- (ac) Procedimientos para el recibo de armas o cualquier elemento que puedan utilizarse como tal y mercancías peligrosas entregadas por los pasajeros o por la Policía Nacional destacada en el aeropuerto o los guardas de seguridad del explotador del aeropuerto, su embalaje y transporte de acuerdo con las normas de seguridad y de transporte sin riesgo de mercancía peligrosas por vía aérea.
- (ad) Procedimientos de respuesta para los miembros de la tripulación y otros miembros del personal en caso de amenazas o incidentes de seguridad.
- (ae) Procedimientos para garantizar la seguridad de los pasajeros y la tripulación de una aeronave que haya sido objeto de un acto de interferencia ilícita hasta que puedan continuar su viaje o se dé por terminado el mismo.
- (af) Procedimientos necesarios para atención a pasajeros, tripulación y equipaje una vez se resuelva el suceso producido por un acto de interferencia ilícita, hasta tanto puedan continuar su viaje o se dé por terminado el mismo.
- (ag) Medidas de control y supervisión para garantizar que la circulación de personas desde y hacia sus aeronaves sean las autorizadas para acceder a las mismas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (ah) Procedimientos de control y verificación para garantizar que las personas que accedan a sus aeronaves estén debidamente autorizadas por el Explotador de Aeronaves.
- (ai) Procedimientos para el recibo e implementación de medidas de control establecidas en el aeropuerto para los pasajeros y equipaje en tránsito o transferencia y de trasbordo, acorde con lo indicado en el Capítulo VII de esta Parte.

CAPITULO X

CONTROL DE ARMAS, SUSTANCIAS EXPLOSIVAS Y MATERIAS O MERCANCIAS PELIGROSAS

17.10.1. Prohibición del transporte de armas de guerra, restringidas o de uso exclusivo de la Fuerza pública y de sustancias explosivas, o pirotécnicas, en cualquier tipo de aeronave comercial de pasajeros. El transporte de armas de fuego y/o municiones, calificadas como armas de guerra o de uso restringido o exclusivo de la Fuerza pública, en aeronaves de servicios aéreos comerciales de transporte público de pasajeros, así como en aeronaves de transporte de carga que transporten pasajeros queda expresamente prohibido.

Esta prohibición no incluye pistolas o dispositivos de señales pirotécnicas de socorro que normalmente deban llevar las aeronaves como parte de su equipo de emergencia.

En los eventos en que se pretenda transportar repuestos para las armas de guerra en las bodegas de carga de las aeronaves de pasajeros o en las aeronaves de carga, el explotador de la aeronave deberá garantizar que se han tomado todas las medidas establecidas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

La prohibición y restricción de que trata este numeral también se aplicarán al transporte de las armas de guerra o de uso exclusivo de la Fuerza pública en aeronaves destinadas a la aviación corporativa o civil del Estado, tomando como aeropuertos de origen o destino un aeropuerto civil abierto al público.

Cuando se trate de aeronaves destinadas a cualquier otra modalidad de aviación, o de aeropuertos privados, o sin presencia de la Policía Nacional, como puntos de origen o destino, quedará terminantemente prohibido el embarque de cualquiera de las armas mencionadas en este numeral y en los numerales 17.10.2. y 17.10.3. de esta Parte.

En el evento de realizarse transporte de sustancias explosivas y/o pirotécnicas, el explotador de la aeronave debe dar estricto cumplimiento a lo establecido en la Parte Décima (Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea) de los RAC; adicionalmente debe coordinar previamente dicha operación con la dependencia de seguridad del aeropuerto.

17.10.2. Condiciones especiales y procedimiento para el transporte de subametralladoras, carabinas, escopetas y fusiles catalogados como de uso restringido o privativo de la Fuerza pública, organismos de seguridad del Estado y Civiles autorizados por el Ministerio de Defensa Nacional. El transporte de subametralladoras, carabinas, escopetas y fusiles catalogados como armas

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de guerra o de uso privativo de la Fuerza pública, y de subametralladoras utilizadas en los esquemas de protección de los altos dignatarios del Estado o por los dispositivos de seguridad de los particulares autorizados por el Ministerio de Defensa Nacional, se hará bajo las siguientes condiciones y procedimientos:

- (a) Conforme a lo establecido en el Inciso Segundo del Numeral 17.10.3. de esta Parte, cuando el armamento pertenezca al personal de la Fuerza pública o de los organismos de seguridad del Estado asignados a la protección de altos dignatarios del Estado o personal civil debidamente autorizado por el Ministerio de Defensa Nacional, sólo podrán transportarse hasta un máximo de diez (10) armas en un mismo vuelo, siempre que la disponibilidad de transporte del explotador de la aeronave lo permita.
- (b) Las armas deben encontrarse en su condición original de fábrica, debiendo ser rechazadas o descartadas para su transporte en caso de presentarse cualquier modificación o alteración de las mismas, condiciones que deben ser verificadas por la Policía Nacional, previa a su recepción y embalaje para ser transportadas en la bodega de la aeronave.
- (c) Solo se podrán llevar en el vuelo, en la bodega de la aeronave, un máximo de cinco (5) recargas de munición por arma, siempre que la norma sobre porte y tenencia de armas y la disponibilidad de transporte del explotador de la aeronave lo permita.
- (d) Antes del ingreso al aeropuerto de origen, el responsable o coordinador de su transporte, debe contactarse con el Gerente o Administrador aeroportuario, Gerente del concesionario, dependencia de la seguridad de la aviación civil en dicho aeropuerto, comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto y al representante del explotador de la aeronave, ante quienes acreditará su identidad y su condición de miembro de la Fuerza pública o de un organismo de seguridad del Estado, o de una escolta especial civil autorizada debidamente por la autoridad correspondiente, para efectuar las coordinaciones pertinentes.
- (e) Hecho lo anterior, las armas podrán ingresar al aeropuerto, procediéndose a las gestiones propias del embarque ante el transportador, en coordinación con las autoridades antes mencionadas, lo cual deberá hacerse, por lo menos, con tres (3) horas de antelación al vuelo, con el fin de evitar demoras innecesarias.
- (f) Sin perjuicio de lo previsto en la Parte Décima de los RAC sobre transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, las armas y su munición deben recibirse y transportarse como carga, de modo que ingresen y sean embarcadas conforme corresponde a la carga.
- (g) La recepción, embarque, transporte y entrega de las armas deberá realizarse, en lo pertinente, conforme a los procedimientos establecidos en esta Parte.
- (h) Las armas deberán ingresar a los aeropuertos debidamente descargadas y separadas de sus proveedores, los cuales a su vez estarán desprovistos de toda munición. No obstante, antes del embarque, los servidores públicos responsables de su transporte o los civiles autorizados por el Ministerio de Defensa, en presencia de los representantes del explotador de la aeronave, verificarán cuidadosamente cada una de las armas con el fin de constatar que se encuentren descargadas. Lo anterior implica una inspección completa para constatar que en las mismas no quedó alojado proyectil alguno.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (i) Durante todo el tiempo que permanezcan las armas en un aeropuerto y durante su movilización entre el lugar de recepción y la aeronave, deberá estar presente la persona que haya solicitado su transporte o un representante suyo, quien estará también presente al momento del embarque y hasta que la bodega o compartimiento respectivo haya sido cerrado. A la llegada al aeropuerto de destino, igualmente dicho funcionario o responsable estará presente al momento de la apertura de la bodega o compartimiento y acompañará las armas hasta el momento de su entrega definitiva.
- (j) Para la manipulación de las armas y su munición, se aplicará en lo pertinente lo establecido en la Parte Décima (Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea) de los RAC.
- (k) El explotador de la aeronave velará por que las armas, sus proveedores y/o municiones se transporten por separado unos de otros, en contenedores o empaques suministrados por la Entidad interesada o por el civil autorizado por el Ministerio de Defensa, los cuales deben estar provistos de medios de seguridad propios y suficientes (candados, cerradura electrónica, cintos de seguridad o similares). En todo caso, dicha entidad o civil autorizado, en su condición de interesados garantizarán que se cumpla lo establecido en el presente numeral, al efecto prestará toda la colaboración que demande el transportador.
- (l) Las armas sólo podrán transportarse en bodega de carga separada de la de pasajeros. El explotador de la aeronave debe asegurarse que estas armas, proveedores o municiones por ninguna causa entren en contacto con los pasajeros o que éstos puedan acceder a ellas durante el embarque, vuelo o desembarque. En ningún caso las armas ó las municiones podrán ser transportadas por los interesados consigo o al interior de la cabina de pasajeros.
- (m) En aquellas aeronaves cuya configuración no permita una separación adecuada y completa entre la cabina de pasajeros y el compartimiento de carga, no podrá efectuarse el transporte de armas de que trata este numeral, a menos que a juicio del transportador, existan las garantías adecuadas respecto de la imposibilidad de acceder a ellas durante el vuelo. En estos casos y en el evento de admitirse el transporte, el transportador podrá establecer restricciones o medidas adicionales, como la disminución en el número de armas.
- (n) Cuando resulte evidente que el explotador de la aeronave no dispone de las facilidades suficientes para la adecuada manipulación, embarque y custodia de las armas en la cantidad señalada, éste podrá disponer que su transporte se efectúe en una cantidad inferior. En caso de evidenciarse carencia absoluta de tales facilidades el transportador debe abstenerse de transportarlas.
- (o) En caso de inobservancia de una o varias de las anteriores prescripciones, el transportador deberá abstenerse de efectuar el transporte de las armas.

El transporte de armas de que trata el presente numeral sólo es aplicable en vuelos nacionales. Con todo y sin perjuicio de lo establecido en esta Parte de los RAC y demás normatividad colombiana, en vuelos internacionales que tengan como origen, destino o escala puntos situados en Colombia, el explotador de aeronave debe tener en cuenta, las disposiciones de otros Estados respecto al transporte de armas. En todo caso la admisión de tales armas estará supeditada a que se gestione su respectiva importación temporal ante la autoridad aduanera competente y a llegada, se informe de su transporte a la autoridad responsable de la seguridad de la aviación en el aeropuerto de destino.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Lo previsto en este numeral no exonera al interesado en transportar un arma y/o sus recargas (munición), del pago de costos adicionales que al efecto establezca el transportador; con todo y sin excepción alguna, las armas y/o municiones a que se refiere este numeral, no podrán transportarse por el interesado consigo o al interior de la cabina de pasajeros.

17.10.3. Transporte de armas por parte de servidores públicos de la Fuerza pública u otras entidades del Estado. Siempre que se encuentren en ejercicio de sus funciones, los servidores públicos de la Fuerza pública, Cuerpo técnico de investigación de la Fiscalía general de la nación (CTI) o el Instituto nacional penitenciario y carcelario (INPEC) podrán transportar sus armas fuego de dotación oficial de calibre igual o menor a 9.652 mm., en vuelos nacionales de aeronaves destinadas al transporte aéreo comercial de pasajeros o en aeronaves civiles de carga cuando transporten pasajeros, cumpliendo con todas las exigencias de seguridad previstas para el personal civil, acorde con los procedimientos de transporte de armas de fuego de uso civil en las bodegas de carga de las aeronaves de pasajeros.

Las armas de calibre mayor a 9.652 mm, así como los fusiles, subametralladoras, carabinas y escopetas, podrán ser transportados en las aeronaves destinadas al transporte civil de pasajeros o en las aeronaves civiles de carga, cuando transporten pasajeros, siempre y cuando estén destinadas al cumplimiento de misiones oficiales debidamente certificadas por la entidad del Estado competente o cuando estén destinadas al porte de los escoltas del Estado asignados a la protección de altos dignatarios del Estado, las cuales podrán ser transportadas cumpliendo con los requerimientos y el procedimiento establecido en esta Parte.

En ningún caso, las armas o municiones a que se refiere este numeral pueden transportarse por el interesado consigo o al interior de la cabina de pasajeros.

17.10.4. Transporte de armas de uso restringido en las aeronaves civiles destinadas al transporte de pasajeros por particulares. Los particulares debidamente autorizados por la autoridad competente para el porte de armas de uso restringido, destinadas a la defensa personal especial, podrán transportar hasta dos (2) armas de ésta clase en las bodegas de las aeronaves civiles destinadas al transporte de pasajeros, cumpliendo con todos los trámites contemplados para el personal civil, siempre y cuando se trate de revólveres, pistolas o subametralladoras de calibre igual o menor de 9.652 mm.

Cualesquiera otras armas de uso restringido diferentes a las enunciadas en el inciso anterior, cuyo porte haya sido autorizado por la autoridad competente a las personas de que trata este numeral, no podrán ser transportadas en las aeronaves civiles destinadas al transporte de pasajeros o en las aeronaves civiles de carga.

En ningún caso, las armas o municiones a que se refiere este numeral pueden transportarse por el interesado consigo o al interior de la cabina de pasajeros.

17.10.5. Prohibición de transporte de armas de uso civil en las cabinas de pasajeros de aeronaves civiles. No podrán transportarse ninguna clase de arma de fuego bien sea para defensa personal, deportiva o de colección, ni sus proveedores o municiones en el interior de la cabina de pasajeros de las aeronaves civiles. Cuando se detecte que algún pasajero intenta transportar un arma de fuego de uso civil en la cabina de pasajeros o cualquier tipo de munición, el explotador de la aeronave debe negarse a transportar a dicho pasajero.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

En el evento en que durante un vuelo se detecte que algún pasajero ha violado la prohibición de transportar armas o municiones en la cabina de pasajeros, el Comandante de la aeronave procederá a la incautación de las mismas conforme a lo establecido en el Literal f) del artículo 83 del Decreto 2535 de 1993. Una vez la aeronave llegue al punto de destino, el Comandante de la aeronave pondrá a disposición de las autoridades de Policía al infractor junto con el arma incautada; adicionalmente debe presentar un informe sucinto e inmediato de los hechos ocurridos en la dependencia de seguridad del aeropuerto de destino, quien por su parte dará traslado inmediato del mismo a la autoridad aeronáutica.

En los casos en que la incautación no sea posible, el Comandante de la aeronave procederá a aterrizar en el primer aeropuerto que le resulte conveniente y pondrá al infractor a disposición de las autoridades competentes; adicionalmente debe presentar un informe sucinto e inmediato de los hechos ocurridos en la dependencia de seguridad del aeropuerto de destino quien por su parte dará traslado inmediato del mismo a la autoridad aeronáutica.

17.10.6. Prohibición Armas de fuego ligeras y otros artefactos que lanzan proyectiles. Todo artefacto que lance proyectiles o artefactos que por su diseño y funcionalidad puedan causar lesiones graves lanzando un proyectil, como se indica más adelante pero sin limitarse a ellas, están prohibidas en la cabina de pasajeros de una aeronave destinada al transporte civil de pasajeros o en la zona de seguridad restringida siendo portada por el pasajero o por cualquier persona:

- (a) Armas de juguete, réplicas e imitaciones de armas de fuego que pueden ser confundidas con armas verdaderas;
- (b) Piezas de armas de fuego (excluidas las miras telescópicas);
- (c) Armas de aire comprimido y CO₂, que incluyen pistolas, armas de perdigones, fusibles y armas de balines esféricos;
- (d) Pistolas para luces de bengala y de largada;
- (e) Arcos, ballestas y flechas;
- (f) Arpones y lanzas; y
- (g) Hondas o tirachinas y catapultas o similares.

17.10.7. Transporte de armas de fuego de uso civil en las bodegas de las aeronaves de pasajeros.

La Policía Nacional es la autoridad facultada en Colombia para comprobar que las armas se encuentren en debida condición técnica y legal de tenencia, porte, transporte y de verificar que éstas sean debidamente descargadas. Un pasajero podrá transportar un máximo de dos (2) armas de fuego de uso civil bien sea para defensa personal, deporte o colección cuando realice un viaje por vía aérea, siempre y cuando cumpla con todos los procedimientos establecidos en esta Parte y en la Parte Décima (Transporte sin riesgo por vía aérea de mercancías peligrosas) de los RAC.

Sin embargo, en ningún caso podrá llevar consigo o en su equipaje de mano las armas o municiones y si lo hace en su equipaje facturado, deberá informar al transportista en el mostrador de chequeo para que éste en coordinación con la Policía Nacional realice las verificaciones relacionadas con la propiedad y legalidad del arma y el correspondiente salvoconducto o autorización de porte o transporte expedido por la autoridad correspondiente. Si el pasajero no informa sobre el transporte de las armas o municiones y en la revisión de su equipaje son detectadas, el explotador de la aeronave podrá negarse a transportar a dicho pasajero y le informará del procedimiento para el embalaje y transporte del arma previsto en este numeral.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Si el arma no va a ser transportada con el equipaje facturado del pasajero, el personal del explotador de la aeronave en coordinación con la Policía Nacional, ejecutará el procedimiento para trasportarla adecuadamente embalada y debidamente descargada en una caja de seguridad hasta el compartimiento destinado a la carga.

Siempre que un pasajero tenga el propósito de transportar un arma de fuego, deberá dirigirse a la Policía Nacional destacada en el aeropuerto, quien realizará las verificaciones relacionadas con la propiedad y legalidad del arma y el correspondiente salvoconducto o autorización de porte o transporte expedido por la autoridad competente, en el área específicamente adecuada para tal fin, ubicada en el área pública del terminal (armerillo, acorde con las especificaciones estipuladas en el Capítulo XXI de esta Parte). Igualmente, dicha autoridad verificará que dicha arma repose adecuadamente embalada y debidamente descargada en una caja de seguridad, para ser llevada en coordinación con personal del explotador de la aeronave hasta el compartimiento destinado a la carga de las mismas; de todas maneras, la verificación de que dicha arma se encuentre descargada, así como la autenticidad de los documentos de porte de la misma (Salvoconductos) corresponde a la Policía Nacional.

Una vez que la aeronave haya llegado a su destino, el personal del explotador de la aeronave realizará el procedimiento de entrega del arma al pasajero en coordinación con la Policía Nacional. La entrega del arma al pasajero sólo podrá efectuarse en el área específicamente adecuada para tal fin, ubicada en el área pública del terminal (armerillo). En ningún caso, el personal del explotador de la aeronave ni el de la Policía Nacional podrá hacer entrega de las armas a los pasajeros en las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos.

Para las aeronaves de menor tamaño, de hasta 5.700 kilos de peso bruto máximo de operación, la empresa explotadora llevará en la bodega de cada aeronave un receptáculo debidamente cerrado y asegurado para depositar allí las armas, proveedores y munición recibidos, asegurándose que no queden al alcance de tripulantes ni pasajeros.

Los tripulantes, el personal de seguridad y demás personal de operaciones al servicio del explotador de la aeronave civil, están obligados a impedir el acceso a bordo de sus aeronaves de pasajeros que porten armas consigo.

En los eventos especiales de torneos deportivos o del transporte de un número de armas de colección y sus respectivas municiones, mayor al número arriba indicado, los particulares podrán hacer acuerdos especiales con los explotadores de aeronaves para transportarlas en las bodegas de carga de las aeronaves civiles de pasajeros siempre y cuando en ningún momento se ponga en peligro la seguridad del vuelo ni de la aeronave. Esta excepción no podrá ser ampliada a las demás armas de uso civil.

17.10.8. Bases de Datos para seguimiento y detección armas, explosivos y objetos potencialmente peligrosos. Las armas, explosivos y objetos potencialmente peligrosos que se retengan a los pasajeros en el control de sus equipajes de mano, sin perjuicio de los procedimientos ordinarios que se surten en coordinación con la Policía Nacional para su incautación o embalaje en equipaje facturado, deben ser objeto de un procedimiento de seguimiento por parte de la Administración y/o Gerencia Aeroportuaria, para lo cual se debe reportar mediante registro escrito a la Policía Nacional de estos casos, dándoles a conocer la identificación del pasajero, reseña del arma, explosivo u objeto

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

potencialmente peligroso incautado, solicitando a estos organismos la investigación pertinente del pasajero.

Los registros escritos de estas bases de datos deberán ponerse a disposición de las autoridades competentes cuando éstas lo soliciten.

17.10.9. Transporte de armas blancas, objetos puntiagudos o con bordes filosos. Todo artículo o elemento que pueda convertirse en un arma blanca como los relacionados más adelante y/o elementos similares están prohibidos en la cabina de pasajeros de una aeronave y en la zona de seguridad restringida, siendo portados por pasajeros o cualquier persona:

- (a) Objetos para cortar y desmenuzar, tales como hachas, hachuelas y cuchillas;
- (b) Hachas;
- (c) Garfios para hielo;
- (d) Navajas;
- (e) Cuchillos;
- (f) Cuchillos polivalentes;
- (g) Tijeras;
- (h) Equipo para artes marciales con objetos puntiagudos o bordes filosos; y
- (i) Espadas y sables;

17.10.10. Transporte de artefactos que causan aturdimiento y/o inmovilización. Los artículos o elemento que puedan causar aturdimiento y/o inmovilización como los relacionados más adelante y/o elementos similares, están prohibidos en la cabina de pasajeros de una aeronave y en la zona de seguridad restringida siendo portados por pasajeros o cualquier persona:

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

17.10.11. Transporte de herramientas de trabajo. Toda herramienta de trabajo que eventualmente pueda ser usada como arma, como las relacionadas más adelante y/o elementos similares, está prohibida en la cabina de pasajeros de una aeronave y en la zona de seguridad restringida siendo portados por pasajeros o cualquier persona:

- (a) Palancas de hierro;
- (b) Taladros y barrenas, que incluyen los taladros eléctricos portátiles;
- (c) Herramientas con hojas o ejes de más de 6 cm que pueden usarse como armas, tales como destornilladores, formones, etc.;
- (d) Sierras, incluidas las sierras eléctricas portátiles;
- (e) Sopletes; y
- (f) Aprieta tuercas de neumáticos y pistolas neumáticas.

17.10.12. Transporte de Instrumentos Romos. Todo elemento o instrumento roto que eventualmente pueda ser usado como arma para causar lesiones graves al golpear como las relacionadas más adelante y/o elementos similares, están prohibidos en la cabina de pasajeros de una aeronave y en la zona de seguridad restringida siendo portados por pasajeros o cualquier persona:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) Bates de beisbol y softball;
- (b) Porras y palos, tales como porras, cachiporras y clavos; y
- (c) Equipo para artes marciales.

17.10.13. Transporte de Explosivos y sustancias y dispositivos inflamables. Toda sustancia explosiva, inflamable o dispositivos que eventualmente puedan ser usadas para causar lesiones graves o amenazar la seguridad operacional, están prohibidos en la cabina de pasajeros de una aeronave y en la zona de seguridad restringida siendo portados por pasajeros o cualquier persona:

- (a) Municiones;
- (b) Fulminantes;
- (c) Detonadores y mechas;
- (d) Replicas o imitaciones de dispositivos explosivos;
- (e) Minas, granadas y otros artículos militares explosivos;
- (f) Materiales de pirotecnia, incluidos fuegos artificiales;
- (g) Cartuchos u otro tipo de envases fumígenos;
- (h) Dinamita, pólvora y explosivos plásticos;
- (i) Fósforos; y
- (j) Encendedores.

17.10.14. El transporte de artículos, elementos o dispositivos previstos en los numerales 17.10.6. al 17.10.13 de este Parte, debe hacerse exclusivamente en la bodega de carga de las aeronaves, debidamente embaladas para evitar cualquier lesión de las personas encargadas del manejo del equipaje y garantizar la seguridad del vuelo.

En el evento en que dichos elementos sean detectados en el puesto de control, el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario deben garantizar un procedimiento de coordinación adecuado para que los mismos sean embalados por el explotador de la aeronave en el compartimiento destinado a la carga.

Los Gerentes o Administradores aeroportuarios, o el Gerente del concesionario diseñarán un procedimiento especial para aquellos casos en los cuales el pasajero opte por abandonar el elemento en el sitio de control, el cual incluirá un formato para que el pasajero indique su voluntad al igual que un procedimiento para la destrucción de los elementos inservibles o para la donación de aquellos que puedan ser utilizados por entidades sin ánimo de lucro que se dediquen a actividades de ayuda o apoyo a las comunidades o a los menores de edad o los ancianos.

17.10.15. Transporte de armas de fuego, armas blancas, armas de juguete o simuladas, deportivas, sustancias pirotécnicas, explosivas y artículos peligrosos en aeronaves destinadas al transporte de carga. Los explotadores de aeronaves comerciales destinadas al transporte de carga podrán transportar, dentro del espacio aéreo colombiano, armas de fuego, armas blancas, armas de juguete, simuladas o deportivas; sustancias explosivas y mercancías peligrosas siempre y cuando cuenten con autorización especial emitida por la autoridad aeronáutica conforme a los procedimientos a él aprobados en el Plan de seguridad del explotador de aeronaves, adopte todas las medidas establecidas en la Parte Décima (Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea) de los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

RAC y, el propietario de la carga haya obtenido permiso previo de la autoridad militar cuando así corresponda.

En los eventos en que se transporte algún tipo de material o sustancia aquí relacionada en aeronave comercial de carga no podrá transportarse pasajeros.

El explotador de la aeronave y el responsable del envío de sustancias explosivas deberán garantizar que este tipo de carga no se almacene al interior de sus bodegas o de las demás áreas del aeropuerto sino el tiempo estrictamente necesario para su embarque, despacho, desembarque y entrega.

17.10.16. Transporte de armas de fuego, armas blancas, armas de juguete o simuladas, deportivas, sustancias pirotécnicas, explosivas y artículos peligrosos en aeronaves de aviación general. Los explotadores de aeronaves de aviación general, dentro del espacio aéreo colombiano, podrán transportar armas de fuego, armas blancas, armas de juguete, simuladas o deportivas; sustancias explosivas y mercancías peligrosas conforme con lo establecido en la Parte Décima (Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea) de los RAC y el propietario de la carga haya obtenido permiso previo de la autoridad militar cuando así corresponda. No obstante, el explotador de la aeronave de aviación general debe elaborar, implementar y mantener los controles requeridos para garantizar la seguridad de sus instalaciones y aeronaves, sin perjuicio de las medidas que al efecto elabore y aplique el explotador del aeropuerto, la Policía Nacional y las demás autoridades de control del Estado.

El explotador de la aeronave y el responsable del envío de sustancias explosivas deben garantizar que este tipo de carga no se almacene al interior de sus bodegas o de las demás áreas del aeropuerto sino el tiempo estrictamente necesario para su embarque, despacho, desembarque y entrega.

17.10.17. Facultades especiales del Comandante de Aeronave civil comercial relacionadas con la incautación de armas y sustancias prohibidas o restringidas en aeronaves. En los casos en que se detecte la violación a la prohibición de portar armas de fuego de cualquier tipo, armas blancas, armas de juguete o simuladas o de sustancias explosivas o materias o mercancías peligrosas durante el vuelo, el Comandante de la aeronave procederá a su incautación en virtud de las facultades establecidas en el Literal f) del Artículo 83 del Decreto 2535 de 1993 y el Convenio de Tokio de 1963, una vez arribe al aeropuerto de destino, pondrá a disposición de la autoridad de Policía al infractor junto con el arma o la sustancia explosiva incautada, acompañado de un informe sucinto de los hechos ocurridos. Adicionalmente, debe presentar un informe sucinto e inmediato de los hechos ocurridos en la dependencia de seguridad del aeropuerto de destino, quien por su parte dará traslado inmediato del mismo a la autoridad aeronáutica.

En el caso en que la incautación no sea posible, procederá a aterrizar en primer aeropuerto que le resulte conveniente y pondrá al infractor a disposición de las autoridades competentes.

17.10.18. Porte de armas de fuego en las áreas públicas de los aeropuertos. Los funcionarios públicos y los particulares podrán portar las armas de fuego debidamente autorizadas en las áreas públicas de los aeropuertos con las restricciones establecidas por la autoridad respectiva.

En los eventos de especiales circunstancias de amenaza, el Gerente o Administrador aeroportuario o del Gerente del concesionario solicitará la restricción del porte de armas de los particulares en las áreas

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

públicas de los aeropuertos a la autoridad militar por el tiempo que lo considere necesario. El Gerente o Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario informará de la adopción de esta medida con la mayor brevedad al Comité de Seguridad del aeropuerto.

El mecanismo de control será acordado entre el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario y la Fuerza pública y autoridades de control. En lo posible, se evitará la exhibición innecesaria de tales armas.

17.10.19. Porte de armas de fuego, blancas, deportivas o de juguete en las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos. Con excepción de las armas de fuego que portan los integrantes de la Fuerza pública, funcionarios de la Fiscalía General de la Nación, Dirección de Aduanas e Impuestos Nacionales y el Instituto Nacional Penitenciario (INPEC) en ejercicio de sus funciones o en virtud de operativos especiales, queda prohibido el ingreso de armas de guerra, armas de fuego restringidas, armas de fuego de uso civil deportivas o de colección y armas blancas a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos.

Los escoltas oficiales y privados, así como los guardas de las compañías transportadoras de valores podrán ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas un arma de uso civil destinada a la defensa personal, cuando acompañen a sus escoltados o custodien valores hasta el sitio de control en el puente de abordaje o el ingreso de la aeronave. Las características y numeración del arma así como el nombre completo y número de documento de identificación de la persona que porta el arma, deberá consignarse en el libro de minuta del puesto de control antes de que el funcionario o particular ingrese con el arma al área o zona de seguridad restringida. Lo anterior con las debidas coordinaciones con el gerente y/o administrador del aeropuerto. Por ningún motivo, dichos escoltas o guardas podrán ingresar armados a las aeronaves civiles de pasajeros.

Ninguna persona podrá portar armas blancas, deportivas de cualquier índole, de juguete o simuladas en las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos.

Los empleados y contratistas podrán ingresar sus herramientas aun cuando se trate de aquellas que pueden ser potencialmente utilizadas como armas, en los eventos en que deban realizar trabajos en las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos; por ningún motivo las personas que porten dichas herramientas podrán ingresar a las aeronaves civiles, salvo los contratistas o empleados de los explotadores de aeronaves, respecto de los cuales éste deberá implementar las medidas necesarias para controlar el ingreso de las herramientas y su correspondiente salida de las aeronaves. Lo anterior con las debidas coordinaciones con el gerente y/o administrador del aeropuerto.

Los encargados de realizar los controles en las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, retendrán las armas de fuego, las armas blancas, las armas deportivas o de juguete y simuladas que pretendan ingresar los funcionarios, contratistas o particulares contraviniendo estas disposiciones y las pondrán a disposición de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto, a falta de esta autoridad, las entregarán en la dependencia de seguridad del aeropuerto acompañado de un informe sucinto de los hechos ocurridos. Esta dependencia dará traslado inmediato del informe a la autoridad aeronáutica.

17.10.20. Porte, transporte o tenencia de sustancias explosivas en las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos. Con excepción de lo dispuesto en el Numeral 17.10.15. de esta Parte,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

está expresamente prohibido el porte, transporte o tenencia de sustancias explosivas en las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos.

En los eventos en que se detecte a algún servidor público o particular tratando de violar esta prohibición, los encargados de realizar los controles de seguridad en las áreas de seguridad restringidas de los aeropuertos retendrán la persona junto con la sustancia y las pondrán a disposición inmediata de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto, acompañado de un informe sucinto de los hechos ocurridos.

17.10.21. Control de las armas de fuego utilizadas por las compañías de seguridad privadas que operan en los aeropuertos o por los departamentos de seguridad de las empresas explotadoras de aeronaves. Las compañías de vigilancia privada contratadas para operar en los aeropuertos y los departamentos de seguridad de las compañías explotadoras de aeronaves civiles, al inicio de sus labores reportarán por escrito al Gerente o Administrador aeroportuario o al Gerente del concesionario y al Comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto, las características y números de las armas que se utilizarán en los servicios así como la ubicación y alcance de las mismas. Igualmente, deben disponer de una cajilla de seguridad ubicada en las áreas arrendadas o en las de la empresa que las contrató, para guardar el armamento evitando que estas armas entren y/o salgan frecuentemente del aeropuerto.

Cuando las empresas explotadoras de aeronaves civiles permitan que personal de seguridad propio o contratado custodie las aeronaves portando armas, deberán asegurarse del control del arma correspondiente y sellar la aeronave para que dicha persona no tenga acceso en ningún momento a la misma.

En los eventos en que los empleados de las compañías de vigilancia contratadas para operar en el aeropuerto, realicen sus servicios en zonas de tránsito entre las áreas públicas y áreas o zonas de seguridad restringidas, deberán dejar consignadas en las minutas de los sitios de control, las características y número del arma, así como su nombre y documento de identificación, cada vez que ingresen a las áreas o zonas de seguridad restringidas o pretendan salir de las mismas.

Si alguna compañía de vigilancia incumple con las obligaciones aquí estipuladas o si se detecta a algún miembro de la misma intentando ingresar un arma al servicio distinta de las relacionadas para cada sitio de control, el explotador del aeropuerto suspenderá el permiso de ingreso otorgado a la compañía hasta tanto se concluya la investigación sobre tales hechos por parte de la autoridad competente.

17.10.22. Obligación de avisar a los pasajeros y al público en general sobre las restricciones y prohibiciones en el porte y transporte de armas y demás elementos no permitidos en cabinas de aeronaves de pasajeros. Los explotadores de aeropuerto y de aeronaves civiles darán aviso a sus pasajeros y al público en general, a través de sus tiquetes de vuelo o mediante desprendibles especialmente diseñados y mediante la colocación de avisos en los puestos de chequeo de pasajeros, de las prohibiciones y restricciones para el porte y transporte de armas de fuego, armas blancas, armas de juguete o simuladas, armas deportivas, sustancias explosivas, explosivos, mercancías peligrosas y demás objetos no permitidos a bordo de las cabinas de pasajeros.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los explotadores de aeropuerto darán a conocer las restricciones y prohibiciones establecidas en este capítulo mediante la fijación de avisos tanto en las áreas públicas como en las restringidas de los aeropuertos.

Los explotadores de aeronaves civiles extranjeras informarán a sus pasajeros y a su personal sobre las prohibiciones y restricciones establecidas en este capítulo, las cuales deberán cumplir en sus vuelos de ingreso, tránsito o salida del país.

17.10.23. Medidas especiales para los eventos en que las aeronaves de Estado o de los organismos de seguridad del Estado transporten armas de guerra o explosivos a través de los aeropuertos civiles. En los eventos en que las aeronaves de Estado o de los organismos de seguridad del Estado transporten armas de guerra o explosivos utilizando los aeropuertos civiles colombianos, el Comandante o el Oficial encargado del transporte, deberá coordinar con el explotador de aeropuerto y los responsables de las torres de control, los aspectos inherentes al embarque y desembarque de la carga, tales como el sitio en donde se ubicará la aeronave, personal o equipos necesarios para la operación y en general, las medidas de seguridad correspondientes a fin de proteger al máximo a los usuarios e infraestructura del aeropuerto.

Cuando para el transporte de este tipo de carga se utilicen aeronaves civiles, la obligación de realizar dichas coordinaciones también recae en el explotador de la aeronave, quien debe cumplir con las medidas de prevención del presente capítulo.

17.10.24. Prohibición de almacenamiento de armas y explosivos. Salvo lo dispuesto en el numeral 17.10.15. de esta Parte, queda expresamente prohibido el almacenamiento de armas, explosivos de cualquier tipo y material pirotécnico en cualquier área de los aeropuertos públicos del país.

En los aeropuertos públicos la Fuerza pública garantizará que las armas, explosivos de cualquier tipo y material pirotécnico almacenados en sus instalaciones, no representen riesgo para la seguridad de los usuarios, instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias ni para las tripulaciones, pasajeros, aeronaves y público en general.

17.10.25. Medidas especiales de control para el transporte de líquidos, geles y aerosoles en equipaje de mano. El presente numeral aplica en sentido general y sin excepción alguna en los vuelos internacionales de carácter comercial originados en aeropuertos públicos con operación comercial regular. En vuelos nacionales solamente se aplicarán estas medidas, siempre y cuando sean aprobadas por el Comité de Seguridad del aeropuerto y conforme a la evaluación de riesgo en seguridad de la aviación civil.

Para el control desde las áreas públicas a las restringidas, los pasajeros deben abstenerse de transportar las sustancias antes indicadas en su equipaje de mano. Sólo se permitirá llevar en su equipaje de mano pequeñas cantidades de líquidos, geles y aerosoles los cuales tienen que ir en pequeños contenedores con capacidad individual máxima de 100 ml. Cada pasajero deberá empaquetar estos contenedores en una bolsa transparente de plástico con auto cierre de no más de un litro de capacidad (Bolsa aproximadamente 20x20 cm.) para facilitar la inspección de estos productos en los puntos de control de seguridad. Los pasajeros deberán proveerse de dichas bolsas antes del inicio del viaje. Para efectos de las presentes medidas se consideran líquidos, geles y aerosoles:

- Agua y otras bebidas, sopas, jarabes;
- Cremas, lociones y aceites, incluida la pasta de dientes;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Perfumes;
- Gel (Gel de ducha o champú);
- Contenidos de contenedores presurizados, incluido espuma de afeitar, otras espumas y desodorantes;
- Aerosoles; y
- Cualquier otro líquido que se considere similar a los anteriores.

Los explotadores de aeropuertos y/o explotadores de aeronaves civiles que operen en, desde o hacia la República de Colombia, deberán disponer de medios apropiados y proporcionados para verificar la naturaleza de dichos líquidos, geles y aerosoles.

Se exceptúan de la anterior restricción:

- Las medicinas, líquidos (incluidos jugos) o geles para diabéticos u otras necesidades médicas;
- Biberones, leche materna o jugos en biberones, comida envasada para bebés o niños pequeños, en caso de que un bebé o niños pequeños estén viajando;
- Los pasajeros con necesidades de dieta especial;
- Los miembros de la tripulación de vuelo en uniforme y de servicio

Igualmente quedan exentos de esta medida los artículos que sean comprados en almacenes libre de impuesto (In Bon - Dutty free) de los aeropuertos o a bordo de las aeronaves. En este caso, los líquidos, geles y aerosoles deberán estar embalados en un envase sellado, a prueba de manipulación indebida y exhibir una prueba satisfactoria de que el artículo se adquirió en las referidas tiendas del aeropuerto el día del viaje, tanto para los pasajeros que salen del aeropuerto como para los pasajeros en tránsito que han adquirido dichos líquidos, geles o aerosoles en el aeropuerto en que origino su vuelo.

En todo caso, explotadores de aeropuertos y/o explotadores de aeronaves que operen en, desde o hacia la República de Colombia se asegurarán de dar aviso oportuno a sus pasajeros, a su personal y al público en general a través de sus tiquetes de vuelo o mediante desprendibles especialmente diseñados y mediante la colocación de avisos en los puestos de chequeo de pasajeros, de las prohibiciones y restricciones establecidas en este numeral.

17.10.26. Sistemas Portátiles de Defensa Antiaérea (MANPADS). Los explotadores de aeropuerto abiertos a la operación pública al igual que los explotadores de aeronave de transporte comercial, deberán adoptar las medidas que sean necesarias con el propósito de contrarrestar el uso de misiles contra aeronaves civiles; para el efecto coordinarán sus acciones con las medidas y procedimientos que sobre el particular adopten los organismo de seguridad del Estado tendientes a mitigar ésta amenaza contra la aviación civil y las recomendaciones que sobre al materia emita la autoridad aeronáutica.

CAPITULO XI

TRANSPORTE DE PASAJEROS EN CONDICIONES JURIDICAS ESPECIALES, PASAJEROS MENTALMENTE TRASTORNADOS, DEPORTADOS, NO ADMISIBLES, DESMOVILIZADOS Y PERTURBADORES

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.11.1. Requerimientos mínimos para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales. Los pasajeros en condiciones jurídicas especiales sólo podrán ser transportados en aeronaves civiles contando con la custodia adecuada por parte del organismo de seguridad que lo conduzca o del Instituto nacional penitenciario y carcelario (INPEC) o quien haga sus veces, siempre y cuando no constituyan riesgo alguno para la seguridad de la aeronave, sus pasajeros o tripulantes y se cumpla a cabalidad con los procedimientos establecidos en el Plan de Seguridad de aeropuerto y Plan de seguridad del explotador de aeronaves.

Cuando no se cumplan los requerimientos mínimos establecidos, el explotador de la aeronave civil podrá negarse a transportar al custodiado. Esta misma decisión puede ser tomada por el Comandante de la aeronave, cuando a su juicio, el transporte de dicha persona represente un riesgo para la seguridad del vuelo o cuando él u otro miembro de la tripulación observen el incumplimiento, por parte de los custodios, de alguno de los procedimientos de seguridad establecidos. En estos casos el comandante informará a la autoridad aeronáutica, sobre el incumplimiento que originó la negación del embarque.

Sin excepción alguna, las personas bajo custodia que revistan un alto grado de peligrosidad o que requieran de especiales medidas de seguridad no podrán ser transportadas en las aeronaves civiles destinadas al transporte regular de pasajeros o en donde viajen otros pasajeros ajenos a dicho traslado.

Cuando se trate de pasajeros en condiciones jurídicas especiales menores de edad, los custodios del menor, los funcionarios del explotador de la aeronave y de las autoridades de control, velarán por el cumplimiento de los derechos consagrados para éstos en el Código de la Infancia y la Adolescencia.

17.11.2. Aspectos generales del procedimiento para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales. El organismo de seguridad o el Instituto Nacional Penitenciario o quien haga sus veces, informarán por escrito, con antelación a la adquisición de los tiquetes de viaje al explotador de la aeronave sobre la identidad del pasajero en condición jurídica especial a transportar, su grado de peligrosidad, así como también la identidad de los custodios. Esta información también podrá ser suministrada en el momento del chequeo para el vuelo, en los mostradores para atención al público establecidos por el explotador de la aeronave civil en el aeropuerto, siempre y cuando se haga por lo menos con una (1) hora de anticipación para vuelos nacionales y tres (3) horas para vuelos internacionales.

Los funcionarios del organismo de seguridad o del Instituto nacional penitenciario y carcelario (INPEC) o quien haga sus veces, deberán asegurarse que la persona custodiada no porte armas, cerillas, encendedores u otros artículos o elementos que puedan ser usados como armas y deben contar con los dispositivos de sujeción apropiados que se emplearán en el caso que decidan que tal medida es necesaria.

Los custodios deberán entregar las armas de dotación, así como también cualquier tipo de arma o artículo que pueda ser usado como tal o mercancía peligrosa, en el mostrador de chequeo del explotador de la aeronave para su correspondiente embalaje, conforme los procedimientos establecidos para el transporte sin riesgo por vía aérea, en concordancia con el Capítulo X de esta Parte.

No obstante lo anterior, tanto el pasajero en condiciones jurídicas especiales como los custodios, deberán someterse a todos los controles establecidos para el ingreso a las áreas o zonas de seguridad

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

restringidas de los aeropuertos y, una vez ingresen a los muelles, se ubicarán en el lugar específicamente destinado por el explotador de aeropuerto hasta el momento del embarque.

Si el pasajero reviste peligrosidad o si existen especiales circunstancias de amenaza, los empleados del explotador de la aeronave civil o los custodios, solicitarán la escolta de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto para movilizarse desde el área pública hasta la aeronave. También podrán disponer de escoltas de la misma institución que lo transporta, los cuales deberán obtener los permisos correspondientes para el ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas y deberán cumplir con lo establecido para el porte de armas en áreas o zonas de seguridad restringidas. En ningún momento estos escoltas podrán ingresar armados a las aeronaves.

Los empleados del explotador de aeronave civil informarán al Comandante de la aeronave, sobre el transporte y la ubicación del pasajero en condición jurídica especial, así como también la identidad del mismo y la de sus custodios; así mismo, los empleados del explotador de aeronaves en la base donde origina el vuelo deberán informar sobre este transporte a sus bases tanto de destino final como las bases en donde llegue a hacerse tránsito, con el fin de que en esas bases se puedan realizar las coordinaciones pertinentes con las autoridades de seguridad.

Los custodios determinarán si el pasajero en condiciones jurídicas especiales debe realizar el viaje esposado o no. El Comandante de la aeronave podrá solicitar, según su criterio, que el pasajero en condición jurídica especial viaje esposado. En ningún caso se sujetarán las esposas a puntos fijos de la aeronave.

Los empleados del explotador de la aeronave informarán a los custodios sobre las medidas a tener en cuenta en caso de emergencia o evacuación de la aeronave.

El pasajero en condiciones jurídicas especiales y sus custodios, deben embarcar primero que los demás pasajeros y desembarcarán de último, evitando en lo posible evidenciar la condición del custodiado.

En los eventos en que se deba esperar para el embarque del pasajero en condiciones jurídicas especiales, éste y sus custodios deberán permanecer en el sitio designado por el explotador de aeropuerto, el cual deberá estar ubicado en un sitio especialmente protegido y no podrán deambular por las áreas del aeropuerto.

17.11.3. Restricciones y prohibiciones durante el transporte del pasajero en condiciones jurídicas especiales. El servicio público de transporte aéreo incluye el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales; pero el mismo, no puede constituir un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes ni la aeronave, así como tampoco puede conllevar un mayor riesgo para la persona transportada ni los funcionarios públicos que lo custodian.

Para cumplir con dicho objetivo los organismos de seguridad, el Instituto nacional penitenciario y carcelario (INPEC) o quien haga sus veces, la autoridad aeronáutica, explotadores de aeropuerto y explotadores de aeronaves mantendrán especial coordinación y vigilancia en los procedimientos mínimos establecidos y en el cumplimiento estricto de las restricciones y prohibiciones.

En un mismo vuelo no podrán ser transportados más de dos (2) pasajeros en condiciones jurídicas especiales y por cada pasajero en condiciones jurídicas especiales, debe asegurarse al menos dos (2) guardas o custodios en la aeronave.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los guardias o agentes de seguridad que custodian al pasajero en condiciones jurídicas especiales, están obligados a respetar la autoridad del Comandante de la aeronave y acatar sus órdenes; quien, como responsable de la seguridad del vuelo, debe tomar todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulantes, del vuelo y de la aeronave.

Los funcionarios que custodian al pasajero en condiciones jurídicas especiales no portarán armas de ninguna índole mientras permanezcan en la cabina de la aeronave ni podrán ingresarlas a ésta, tampoco podrán llevar consigo porras, granadas lacrimógenas ni otros artefactos paralizantes que arrojen gases.

El pasajero en condición jurídica especial y sus custodios serán ubicados en sillas alejadas de las puertas de acceso y de las salidas de emergencia de la aeronave y por lo menos uno de los funcionarios de custodia, deberá estar sentado entre el pasajero custodiado y el pasillo. El personal de seguridad del explotador de la aeronave debe establecer los sitios para la ubicación de estos pasajeros en cada tipo de aeronave.

El pasajero debe estar acompañado y vigilado en todo momento; cuando el pasajero deba utilizar el baño de la aeronave, el agente o guardia revisará el habitáculo antes y después de su uso; durante su permanencia dentro de éste se impedirá que la puerta sea asegurada desde adentro y uno de los guardas permanecerá al lado de la misma.

Bajo ninguna circunstancia se proporcionará servicio de bebidas alcohólicas a los pasajeros en condiciones jurídicas especiales ni a los funcionarios que lo custodian. Los alimentos, revistas y demás elementos propios del servicio a bordo, solo podrán ser entregados al pasajero custodiado previa autorización y supervisión de los funcionarios que lo vigilan, evitando hacerle entrega de cualquier utensilio u objeto que pueda ser utilizado como arma.

El pasajero en condiciones jurídicas especiales, no podrá ser atado o enganchado a partes fijas de la aeronave tales como: asientos, mesas o pasamanos.

17.11.4. Transporte de deportados. El transporte de personas deportadas podrá realizarse siempre y cuando el deportado no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave. Si la calidad o condición del deportado conllevan algún tipo de riesgo, se aplicarán las medidas establecidas para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales.

La comunicación oficial al explotador de la aeronave comercial regular respecto al transporte de un pasajero deportado, debe hacerse por lo menos veinticuatro (24) horas antes de la salida del vuelo previsto, por parte de la Autoridad encargada del proceso de deportación y debe informarse al piloto al mando de la aeronave con la razón de la deportación.

Los deportados de alto riesgo no podrán ser transportados en aeronaves civiles destinadas al transporte regular de pasajeros.

17.11.5. Transporte de personas no admisibles. El transporte de personas no admisibles podrá realizarse siempre y cuando el no admitido no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave. Si la calidad o condición del pasajero no admitido conllevan algún tipo de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

riesgo, se aplicarán las medidas establecidas para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales.

La comunicación oficial por parte de la autoridad de migración al explotador de la aeronave comercial regular respecto al transporte de un pasajero no admitido, debe hacerse sin demora y normalmente el mismo día de la llegada del pasajero. La obligación de a quién le corresponde devolver al no admitido al lugar de origen, se hará acorde con los tratados internacionales.

El plazo para notificar al explotador de aeronaves respecto a una persona no admisible, incluida la razón de la negativa, es la hora de cierre de la presentación para el vuelo de salida previsto por parte de la Autoridad encargada del proceso de inadmisión y deberá informarse al piloto al mando de la aeronave con la razón de la inadmisión, durante los preparativos previos al vuelo y antes de que el pasajero suba a bordo.

Los pasajeros no admisibles de alto riesgo no podrán ser transportados en aeronaves civiles destinadas al transporte regular de pasajeros.

17.11.6. Transporte de personas desmovilizadas. Las autoridades responsables del envío de personal desmovilizado de grupos u organizaciones al margen de la ley, en proceso de reinserción, por vía aérea, realizarán las coordinaciones y acciones necesarias con los explotadores de aeronaves para que el transporte de estas personas no se constituya en riesgo para la seguridad del vuelo ni de los demás pasajeros. Igualmente, dichas autoridades garantizarán que el desmovilizado cuente con un documento de identificación o una certificación en donde conste su identidad, previo al embarque.

El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario junto con las autoridades responsables y el personal del explotador de la aeronave, se asegurarán que sobre estas personas se realicen los procedimientos de inspección y de requisa en forma minuciosa así como también, dispondrán de un sitio aislado de los demás pasajeros para que allí permanezca la persona o personas a transportar en calidad de desmovilizadas hasta su embarque en la aeronave.

El explotador de la aeronave podrá limitar el número de personas desmovilizadas a transportar en un mismo vuelo cuando, a su juicio, el transporte de la totalidad de estas personas constituya una amenaza para la seguridad de la aeronave o los demás pasajeros y así se lo comunicará a la autoridad correspondiente. Sin embargo, hará los arreglos necesarios para transportar a los demás desmovilizados en los vuelos subsiguientes.

17.11.7. Transporte de personas mentalmente trastornadas. El transporte de personas mentalmente trastornadas se podrá efectuar siempre y cuando no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave. Estos pasajeros deben viajar acompañados de una persona que cuente con las habilidades necesarias para controlarlo y suministrarle los medicamentos que requiera. Para el efecto, se debe contar con la respectiva autorización médica, la cual deberá ser presentada al personal de tripulación de la aeronave antes del inicio del vuelo.

En el evento en que la persona, por prescripción médica, deba realizar el vuelo bajo el efecto de calmantes o algún tipo de medicamento, debe tenerse en cuenta que el tiempo de viaje no sobrepase los efectos del medicamento suministrado.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

El acompañante del pasajero debe ser informado por los empleados del explotador de la aeronave sobre las medidas a tener en cuenta en caso de emergencia o evacuación de la aeronave y respecto de la responsabilidad de ayudar al pasajero en dichas circunstancias.

Las restricciones y prohibiciones establecidas para los pasajeros en condiciones jurídicas especiales, también se aplicarán en el transporte de personas mentalmente trastornadas.

17.11.8. Pasajeros Perturbadores. Corresponde al personal en tierra responsable de asegurar que un pasajero o usuario del transporte aéreo perturbador o potencialmente perturbador, no sea aceptado para el vuelo por considerar que puede resultar comprometida la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil del terminal o de la aeronave, de la tripulación, de otros usuarios, al haber arriesgado el orden y la disciplina y/o incitado a que otros pasajeros o usuarios perturben. La autoridad de seguridad del aeropuerto y la Policía Nacional darán la asistencia y apoyo en lo de su competencia frente al manejo de dichos pasajeros perturbadores, coadyuvando para evitar agresiones. Igualmente, si se tratase de un pasajero en vuelo, además de las consideraciones anteriores, el Comandante de la Aeronave podrá optar por aislar al pasajero perturbador para ser entregado a la autoridad competente en el primer aeropuerto de llegada. El explotador de aeronave y/o la persona o ente agredido, debe denunciar los ilícitos ante la autoridad competente con el fin de surtir los trámites de judicialización de los perturbadores.

17.11.9. Autoridad del Piloto al Mando. En el marco de las disposiciones del Convenio de Tokio de 1963 o de otros convenios que lo modifiquen o sustituyan, un piloto al mando tiene autoridad para negar el transporte a todo pasajero que parezca poner en peligro la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil. Toda negativa debe basarse en la conducta o el comportamiento que suscita una grave preocupación acerca de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil. En este contexto, y de conformidad con las leyes nacionales y los convenios internacionales, el piloto al mando puede, en el momento del embarque, negar el transporte a las personas no admisibles, deportadas, en condiciones jurídicas especiales, desmovilizadas o perturbadoras, para lo cual la autoridad competente en caso de requerirse, deberá dar asistencia y apoyo en lo de su competencia frente al manejo de dichos pasajeros.

El explotador de aeronaves debe, cuando lo solicite el Estado, presentar por escrito las razones para negar dicho transporte; cuando sea necesario, la respuesta del explotador debe describir las medidas adicionales que en el futuro permitirían efectuar el transporte en circunstancias similares.

CAPITULO XII

MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE COMPONENTES ANATOMICOS, DE PASAJEROS ENFERMOS MEDIANTE LA UTILIZACION DE AMBULANCIAS Y DE CADAVERES

17.12.1. Medidas de seguridad para transporte de componentes anatómicos. El transporte de componentes anatómicos humanos podrá realizarse en las cabinas de las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros, siempre y cuando se cumpla con todos los requisitos que para tal fin establezca el Ministerio de Salud y Protección Social. Los componentes anatómicos distintos a los humanos sólo podrán ser transportados en aeronaves destinadas al transporte de carga. En ambos casos, debe

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

cumplirse con las normas relacionadas con el embalaje y la señalización establecida en la Parte Décima (Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea) de los RAC y demás normas que regulen la materia.

Aunque el transporte de componentes humanos anatómicos será acordado entre el ente o entidad autorizada por el Ministerio de Salud y Protección Social y los explotadores de aeronaves, la entidad autorizada por el Ministerio de Salud y Protección Social está obligada a realizar previamente las coordinaciones necesarias con la dependencia de seguridad de los aeropuertos de partida y destino.

Sin perjuicio de los controles asignados a las autoridades en los aeropuertos, los componentes anatómicos humanos que pretendan ser transportados por vía aérea, serán inspeccionados en el sitio donde se realice su embalaje conforme a los procedimientos establecidos por las autoridades de salud, personal del Ministerio de Salud y Protección Social o la entidad autorizada para tal fin; dicho procedimiento de inspección debe ser certificado por la entidad que lo realizó. Una vez embalado el componente anatómico, se debe sellar y precintar el recipiente que lo contiene. En la certificación de inspección sobre estos componentes, la entidad que la ejecutó debe incluir una declaración en la cual expresamente deje constancia respecto a que ni el componente ni su embalaje contienen sustancias peligrosas o ilegales que pueda constituir riesgo para los pasajeros o la seguridad de la aeronave.

Cuando se trate de componentes anatómicos humanos se hará lo necesario para que éstos sean embarcados de último en las aeronaves y a su vez, sean desembarcados de primero en el aeropuerto destino, conforme al procedimiento que para tal fin se haya coordinado con el Ministerio correspondiente.

En lo posible, el transporte de componentes anatómicos diferentes a los humanos se ajustará a los procedimientos indicados para humanos; en caso contrario, los componentes anatómicos distintos a los humanos serán sometidos a control tanto por parte de las autoridades de seguridad del Estado como del aeropuerto y se hará una verificación de los mismos, tomando las provisiones para que los mismos no sufran deterioro o daño.

17.12.2. Transporte de enfermos mediante la utilización de ambulancias. Las ambulancias que ingresen a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos deben ser sometidas a los controles de seguridad de la aviación civil que incluyen la verificación de las autorizaciones de ingreso del vehículo, el conductor o el personal médico o de enfermería, la revisión del automotor y la inspección de los paquetes que allí se lleven. Sin embargo, dichos controles no se realizarán en los eventos en que tales ambulancias ingresen a los aeropuertos a atender una emergencia, caso en el cual contarán con un vehículo de escolta de seguridad de la aviación civil o de operaciones y en dicho punto debe dejarse debidamente registrado los datos de identificación del vehículo.

Cuando la ambulancia deba ingresar a recoger o dejar un pasajero enfermo, también se realizarán los controles de seguridad de la aviación civil, los cuales, en estos eventos, serán prioritarios y expeditos. Ninguna ambulancia que transporte pasajeros enfermos podrá ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas sin cumplir con las normas de seguridad de la aviación civil.

Cuando se trate de un pasajero que va a utilizar los servicios de aviación civil internacional o que venga en un vuelo de tales características, los familiares o interesados del enfermo o los empleados del explotador de la aeronave realizarán las coordinaciones necesarias con las autoridades migratorias y de control aduanero.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Este servicio especial de traslado en ningún momento podrá ser utilizado para vulnerar los controles de seguridad de la aviación civil o de las demás autoridades que operan en los aeropuertos públicos del país y siempre debe ser coordinado con el personal asignado a las labores de Sanidad Aeroportuaria.

17.12.3. Medidas de seguridad para el transporte de cadáveres. Los cadáveres que pretendan transportarse por vía aérea deben ser inspeccionados en el sitio donde se realice su preparación y embalaje conforme a los procedimientos y protocolos sanitarios establecidos por la autoridad de salud pública y cumpliendo con todas las normas y procedimientos de orden sanitario. Preparado y embalado el cadáver, debe sellarse y precintarse el cofre que lo contiene y la empresa que ejecutó dichos procedimientos, debe asegurarse que ni el cadáver, féretro y embalaje contienen armas, sustancias explosivas, incendiarias o mercancías peligrosas que puedan ser usadas para cometer actos de interferencia ilícita y que se encuentra libre de sustancias peligrosas o ilegales que puedan constituir riesgo para los pasajeros o la seguridad de la aeronave.

El procedimiento sanitario debe ser certificado por la empresa funeraria que lo ejecutó y en la certificación debe dejarse expresa constancia que el cadáver al igual que el féretro y su embalaje se encuentran libres de armas, sustancias explosivas, incendiarias o mercancías peligrosas que puedan ser usadas para cometer actos de interferencia ilícita, como también, que se encuentra libre de sustancias peligrosas o ilegales que pueda constituir riesgo para los pasajeros o la seguridad de la aeronave. Lo anterior debe acreditarse ante la dependencia de Sanidad Aeroportuaria como requisito necesario para el embarque del cadáver en la aeronave.

El personal del explotador de la aeronave debe verificar el contenido del cofre mediante equipos de detección o mediante otro sistema (tecnológico, biosensores, visuales) a fin de asegurarse que el mismo se encuentre libre de armas, sustancias explosivas o incendiarias o mercancías peligrosas que puedan ser usadas para cometer actos de interferencia ilícita.

Cuando se trate de cenizas humanas (cadáver incinerado), podrán transportarse en la cabina de pasajeros siempre y cuando se cumpla con las disposiciones establecidas en el presente Numeral.

Las verificaciones anteriores se llevarán a cabo sin perjuicio de las acciones o medidas propias de la Policía Nacional o de las demás autoridades de control en los aeropuertos.

CAPITULO XIII

CONTROL DEL EQUIPAJE FACTURADO

17.13.1. Responsabilidad en el control del equipaje facturado. El control del equipaje facturado es responsabilidad exclusiva del explotador de aeronave, razón por la cual, los explotadores de aeronaves deben establecer procedimientos efectivos y eficaces de inspección para impedir que se introduzcan a bordo de las aeronaves armas, sustancias explosivas, pirotécnicas, incendiarias, sustancias, materias o mercancías peligrosas que puedan ser usados para cometer actos de interferencia ilícita.

El explotador de aeronaves debe garantizar la inspección eficaz y completa del equipaje en bodega mediante un registro manual o mediante examen del equipaje por medio de sistemas de detección convencionales de Rayos X, otros sistemas electrónicos o biosensores. Cuando se cuente con un

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

sistema unificado de control de equipajes en un aeropuerto, el explotador de aeronaves deberá coordinar con el explotador del aeropuerto la utilización de dicha tecnología. Así mismo, el explotador del aeropuerto debe disponer en condiciones equitativas dicho sistema para la utilización eficiente y eficaz del control del equipaje facturado por parte de los explotadores de aeronaves.

Igualmente los explotadores de aeronaves deben garantizar la protección del equipaje facturado desde el punto de recibo e inspección, hasta el embarque y salida de la aeronave en que se transporta con el fin de prevenir que sea objeto de interferencias no autorizadas; de no cumplirse este procedimiento, el equipaje deberá volver a ser inspeccionado antes de embarcarse en la aeronave.

17.13.2. Control del equipaje facturado. Los explotadores de aeronaves extranjeras o los explotadores de aeronaves colombianas deben asegurarse de establecer controles para inspeccionar manualmente o mediante la utilización de equipos de seguridad o caninos especializados, todo equipaje facturado (100% del equipaje de bodega) con el fin de descartar la presencia de armas, sustancias explosivas, pirotécnicas o incendiarias y sustancias o materias peligrosas.

Este control deberá realizarse para el equipaje facturado en el aeropuerto de origen. En el caso de del equipaje transbordado entre aeronaves del mismo o distinto explotador, el explotador de aeronave podrá mediante la utilización de equipos de seguridad o biosensores, inspeccionar dicho equipaje en el mismo sitio del transbordo, consignando los procedimientos de control en su Plan de Seguridad de Explotador y asegurándose de todas maneras de la esterilidad de dicho equipaje.

En caso de vuelos en tránsito en los cuales el equipaje facturado en tránsito esté debidamente seleccionado y que no se mezcle con el equipaje a bajar en el sitio del tránsito, el explotador de aeronave podrá omitir el procedimiento tradicional de descender el equipaje para una inspección en tierra, asegurándose mediante una inspección o verificación en el sitio con equipos de seguridad o biosensores, de la esterilidad de dicho equipaje y consignando los procedimientos de control en su Plan de Seguridad de Explotador.

En caso de existir sospecha de que en cualquiera de los casos anteriores, en un equipaje se transporte objetos o sustancias o materiales peligrosos que puedan poner en riesgo la seguridad de la aeronave o sus pasajeros, el explotador de la aeronave debe inspeccionar nuevamente en forma manual el equipaje facturado.

17.13.3. Control del equipaje no acompañado y/o extraviado. El equipaje no acompañado y/o extraviado no será transportado en aeronaves destinadas al transporte de pasajeros, salvo que sobre el mismo, el explotador de la aeronave realice una inspección manual minuciosa o lo someta a controles mediante equipos de rayos X o detectores de explosivos o una combinación de cualquiera de éstos, descartando la presencia de armas, sustancias explosivas, pirotécnicas o incendiarias, sustancias o materias peligrosas que puedan ser usados para cometer actos de interferencia ilícita.

17.13.4. Control del equipaje sobredimensionado. El explotador de la aeronave debe garantizar que todo equipaje sobredimensionado reciba el mismo tratamiento de seguridad que el equipaje común; en caso de no poder inspeccionarse a través de medios electrónicos debe ser inspeccionado manualmente.

17.13.5. Protección del equipaje en bodega. El explotador de la aeronave debe garantizar la protección del equipaje facturado desde el momento de su recepción hasta el embarque en la bodega

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de la aeronave. Para el efecto, el explotador del aeropuerto dispondrá la facilitación para que el explotador de la aeronave pueda garantizar la protección efectiva de dicho equipaje.

17.13.6. Procedimiento especial de cotejo entre los pasajeros y el equipaje. El explotador de la aeronave deberá asegurarse que todo equipaje facturado corresponda a un pasajero a bordo de la aeronave; Salvo que se encuentre claramente identificado que viaja como equipaje no acompañado y que ha cumplido a cabalidad con los procedimientos de inspección de equipaje.

Para tal efecto se podrá aplicar cualquiera de los procedimientos que permitan la verificación efectiva de la correspondencia del equipaje facturado con el pasajero, como: la conciliación del equipaje mediante la utilización de sistemas manual, automático o computarizado o combinación de ambos, que registre la correspondencia entre pasajeros abordados y cantidad de equipaje documentado con las tirillas correspondientes, o, el sistema de requerir a cada pasajero la identificación plena de sus equipajes en la plataforma en donde esté ubicada la aeronave; durante este procedimiento se debe tener especial cuidado para que no se presente el intercambio de equipaje facturado con el equipaje de mano de los pasajeros.

En el caso que un equipaje de bodega cargado como acompañado cambie a la condición de no acompañado dado que el propietario no embarca la aeronave, el mismo debe ser descargado de la aeronave; sólo si este equipaje es sometido nuevamente a un control de seguridad riguroso puede volverse a cargar en a la aeronave. En los casos en los que el explotador de aeronave acuerde con un pasajero que su viaje se realizará en un vuelo posterior y en el cual su equipaje ya haya sido cotejado e inspeccionado debidamente y se encuentre ya en bodega de la aeronave, dicho equipaje podrá no ser desembarcado, pasando a la condición de equipaje no acompañado, pero con las garantías de su esterilidad para ser desabordado en el destino final. Este procedimiento solamente se podrá dar siempre cuando así lo determine el explotador de aeronave, quien será responsable de los controles y los procedimientos que garanticen la seguridad del vuelo.

CAPITULO XIV

CONTROL DE LAS PROVISIONES, ARTICULOS PARA EL SERVICIO EN VUELO Y DE LIMPIEZA, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTOS EN AERONAVES DE PASAJEROS

17.14.1. Responsabilidad en el control de las provisiones, suministros y piezas de repuestos de aeronaves. Sin perjuicio de los controles que realiza la Fuerza pública o autoridades de control y vigilancia, los explotadores de aeronaves son responsables de implementar las medidas de control e inspección aplicables a las provisiones, artículos para el servicio en vuelo y de limpieza, los suministros y piezas de repuestos de aeronaves. Por tal motivo, deberán agotar todas las medidas para que el transporte de estos elementos no constituya un riesgo para la seguridad de las personas abordo, el vuelo o la aeronave, previniendo la ocurrencia de actos de interferencia ilícita que puedan afectar a las personas, aeronaves o instalaciones.

Igualmente, el explotador de aeronaves debe garantizar la esterilidad del transporte y contenido de las provisiones, artículos para el servicio en vuelo y de limpieza, suministros y piezas de repuestos desde

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

su origen hasta su embarque en la aeronave y ser protegido frente a cualquier forma de contaminación o interferencia.

17.14.2. Medidas de control para las provisiones, artículos para el servicio en vuelo y de limpieza, suministros y piezas de repuestos en aeronaves destinadas al transporte regular de pasajeros. En las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros todas las provisiones, artículos para el servicio en vuelo y de limpieza, suministros y piezas de repuestos deben ser inspeccionados antes del abordaje a la aeronave.

Estos procedimientos deberán desarrollarse en el Plan de Seguridad del Explotador Aéreo; dentro de los procedimientos de control, el explotador de la aeronave debe contemplar la inspección por cualquier medio de las provisiones, artículos para el servicio en vuelo y de limpieza, los suministros y piezas de repuestos de aeronaves garantizando la custodia directa y el control de los mismos; para lo cual debe verificar la documentación que contiene detalles sobre las provisiones, artículos para el servicio en vuelo y de limpieza y suministros, el remitente, el destino y destinatario; igualmente, el explotador debe verificar que los vehículos de transporte de estos artículos no muestren alteraciones en sus sellos, ataduras y otros medios de seguridad, desde su origen hasta el embarque y destino y entrega final.

Además de lo anterior, el explotador de aeronaves deberá asegurarse que los locales donde se preparan y/o almacenan las provisiones, artículos para el servicio en vuelo y de limpieza, suministros y piezas de repuestos, se encuentran protegidos en todo momento por medio de controles de acceso que impidan el acceso a personas no autorizadas.

CAPITULO XV

CONTROL DE LA CARGA, PAQUETES DE MENSAJERIA, ENCOMIENDAS Y CORREO

17.15.1. Responsabilidad en el control de la carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo. Sin perjuicio de los controles que realizan la Fuerza pública o las autoridades de control y vigilancia en lo de sus competencias, los explotadores de aeronaves comerciales son responsables de implementar las medidas de control e inspección que se apliquen a la carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas y el correo. Para el efecto, como medida inicial, salvo estipulación en contrario, el transportista debe avisar al destinatario de la llegada de la carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo, tan pronto éstos arriben al punto de destino. Por tal motivo, deberán agotar todas las medidas que sean necesarias para que el transporte de estos envíos no constituya un riesgo para la seguridad de las personas transportadas, el vuelo o la aeronave, previniendo la ocurrencia de actos de interferencia ilícita que puedan afectar a las personas, aeronaves e instalaciones.

17.15.2. Medidas de control para el transporte de carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo en aeronaves destinadas al transporte regular de pasajeros. En las aeronaves destinadas al transporte regular de pasajeros sólo se podrá transportar la carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas y el correo, siempre y cuando se apliquen los procedimientos establecidos para el control e inspección del equipaje facturado y se apliquen las restricciones y prohibiciones contempladas para

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

éste y para el transporte de mercancías peligrosas, como también, se dé estricto cumplimiento a las normas aduaneras.

También se podrán transportar como carga en dichas aeronaves, los repuestos de aviación y demás elementos de propiedad del explotador de la aeronave necesarios para el buen desarrollo de sus actividades que no constituyan un riesgo para la seguridad aérea.

Dentro de los procedimientos de control, el explotador debe considerar la inspección por cualquier medio de la carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas y el correo, garantizando la protección, custodia directa y el control de los envíos desde el momento de su recepción hasta que sea entregada en transferencia a otro explotador de aeronave o hasta que sea reclamada por el destinatario en el lugar de destino; igualmente, debe solicitar el documento de identificación que permita verificar la identidad de la persona que remite el envío; expedir un documento guía donde se indique la identificación de quien lo remite, domicilio y demás datos del consignatario, información que debe ser conservada por el explotador durante un periodo de por lo menos cinco (5) años.

17.15.3. Medidas de control para el transporte de carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo en aeronaves destinadas al transporte exclusivo de carga. Además de cumplir con las normas relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, los explotadores de aeronaves destinadas al transporte exclusivo de carga incorporarán a su Plan de seguridad las medidas relacionadas con la revisión manual y/o mediante máquinas de rayos X y/o biosensores, de la carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas o el correo con el objeto de proteger el envío frente a un acto de interferencia ilícita; garantizando que éstos han sido asegurados a un nivel apropiado en la cadena de suministro, antes de colocarse en la aeronave y en el periodo que estén bajo sus custodia.

17.15.4. Carga de trasbordo o transferencia. La carga de trasbordo o transferencia entre aeronaves, no será sometida a inspecciones si así lo decide el explotador de aeronave o la autoridad aduanera, siempre que la misma proceda de un Estado o aeropuerto en donde se hayan realizado los respectivos procedimientos de inspección y control y se encuentre debidamente protegida en el sitio de tránsito; de no ser así o de existir dudas respecto de los controles realizados, la carga deberá someterse a revisión manual y/o mediante la utilización de máquinas de rayos X y/o biosensores antes de que sea cargada nuevamente en las aeronaves.

17.15.5. Obligaciones del explotador de aeronaves destinadas al transporte exclusivo de carga. Además de las obligaciones establecidas para los demás explotadores de aeronaves, en especial las contenidas en el Capítulo IX de esta Parte, el explotador de aeronaves destinadas al transporte exclusivo de carga está obligado a:

- (a) Cumplir con las normas relacionadas con el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas, sustancias prohibidas y material nocivo por vía aérea y citar en su Plan de Seguridad del Explotador, los procedimientos de control para el cumplimiento de la presente norma;
- (b) Llevar a cabo la revisión manual y/o mediante la utilización de máquinas de rayos X o biosensores, de la totalidad de la carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas y el correo, sin perjuicio de los controles que realizan las autoridades de control y vigilancia;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (c) Llevar un listado escrito o en medio magnético de los expedidores de carga y agentes de carga con los cuales mantenga relaciones comerciales. El listado debe contener el nombre de la persona natural o jurídica, el número del documento de identificación o del registro mercantil, el nombre, la identificación y la ubicación del representante legal y de los encargados de realizar los despachos o de llevarlos hasta las instalaciones del explotador de la aeronave, la actividad industrial o comercial a la que se dedica, el tipo de envíos que realiza, así como una breve descripción de los riesgos y de las contramedidas aplicadas;
- (d) Practicar, en la medida de lo posible, evaluaciones, inspecciones o pruebas a las medidas de seguridad a cargo de los expedidores de carga o los agentes de carga y solicitar la información pertinente que se relacione con los clientes de éstos, a los cuales el explotador de aeronaves les pretenda transportar o les haya transportado carga, paquetes de mensajería, encomiendas o correo;
- (e) Llevar un registro escrito o en medio magnético lo más detallado posible de la carga transportada y su contenido, acorde con lo registrado en el documento de transporte;
- (f) Los explotadores de aeronaves deben conservar adecuadamente la información de manera que pueda ser reproducida y/o consultada en cualquier tiempo por las autoridades de Policía, aduaneras u organismos especializados de seguridad del Estado;
- (g) El explotador de aeronaves de carga deberá designar un Jefe o director de Seguridad de la aviación civil así como el personal de seguridad encargados de cumplir y hacer cumplir esta Parte de los RAC y su Plan de Seguridad de Explotador, en el cual deberá detallar las funciones que les sean asignadas, dentro de las cuales, como mínimo, deben estar las de supervisión permanente a la ejecución de procedimientos de control que se ejerzan para garantizar la seguridad de las áreas operacionales, instalaciones propias, arrendadas o en su poder a cualquier título; la seguridad de sus bienes muebles, pasajeros, tripulaciones, empleados, contratistas, carga, correo, paquetes de mensajería y la seguridad de las aeronaves utilizadas para la operación;
- (h) Los explotadores de aeronaves de carga, deberán dar cumplimiento al procedimiento establecido en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil, para efecto de la contratación del personal de seguridad. La designación del personal de seguridad, no exime al Representante Legal del Explotador de aeronaves de carga de sus responsabilidades de orden penal, civil o administrativo en relación con la seguridad de la aviación civil;
- (i) El explotador aéreo de aeronaves de carga, debe citar en su Plan de Seguridad de Explotador, la ubicación y/o localización geográfica de las áreas en las que se cumplen los procedimientos de inspección de la carga dentro del aeropuerto (zona de mercancías, todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancías lo que incluye las plataformas, edificios y almacenes de mercancías, los estacionamientos de vehículos y demás sitios relacionados con estos fines), su señalización, ubicación de puntos designados para acceso, distribución general de las áreas para el manejo y permanencia transitoria de la carga y procedimientos para mantenerla asegurada (Cadena de custodia), horario de operación del área, procedimientos de control de acceso de personas y empleados identificados, de la carga a transportar, así como las funciones asignadas al personal que desempeña labores en el área;
- (j) El explotador aéreo de aeronaves de carga debe indicar, en su Plan de Seguridad de Explotador, las políticas y procedimientos para el manejo de información; y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (k) Los explotadores de carga deberán asegurarse dentro de la cadena de suministro, que sus agentes de carga acreditados y/o expedidores de carga cumplan con las obligaciones estipuladas en esta Parte.

17.15.6. Obligaciones del expedidor de la carga. El expedidor o remitente de carga está obligado a:

- (a) Elaborar y mantener un Plan de seguridad en donde estén contempladas las medidas que aplica para garantizar que sus envíos no constituyan riesgo para la seguridad de la aviación civil;
- (b) Designar un responsable de la seguridad y notificar su nombre, número del documento de identidad, teléfono, domicilio y correo electrónico para contacto con los explotadores de aeronaves con los cuales tenga relación comercial. Así mismo deberá notificarlos de cualquier cambio o novedad que se produzca respecto del mismo;
- (c) Tomar las medidas necesarias para que la manipulación, embalaje y transporte de la carga sea segura, ya sea porque preste el servicio directamente o indirectamente a través de contratos con terceros;
- (d) Realizar los estudios de seguridad pertinentes sobre el personal que pretenda contratar para la realización de los controles de seguridad;
- (e) Permitir las evaluaciones, las inspecciones o pruebas programadas por los explotadores de aeronaves destinados a verificar la eficiencia y eficacia de los controles aplicados.
- (f) Implementar los correctivos sobre los procedimientos de seguridad recomendados en desarrollo de las evaluaciones, inspecciones y pruebas.
- (g) Cuando sea del caso, suministrar la información requerida por la autoridad aeronáutica, en torno a:
- Identificación, existencia y representación legal;
 - Dirección, teléfono, correo electrónico;
 - Procedimientos de recepción, almacenaje y manipulación en plataforma y para el manejo de mercancías peligrosas (en cuanto apliquen);
 - Procedimientos de seguridad de la aviación civil; y
 - Cualquier otra información respecto a la seguridad de la carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo enviada a un explotador de aeronave.
- (h) Suministrar la información requerida por el explotador del aeropuerto, explotador de aeronaves o agente de carga con el cual tenga relaciones comerciales, siempre y cuando la misma se relacione directamente con la operación y/o con los clientes mutuos y no constituya información que pueda menoscabar la actividad comercial.
- (i) Colaborar con las autoridades del aeropuerto para la realización de los distintos controles de seguridad.

17.15.7. Obligaciones del agente de carga. El agente de carga aérea está obligado a:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) Elaborar y mantener un Plan de seguridad en donde se contemplen las medidas que aplica para garantizar que la información suministrada a los explotadores de aeronaves en relación con los envíos, no constituya riesgo para la seguridad de la aviación civil.
- (b) Designar un responsable de la seguridad y notificar su nombre, identificación, teléfono, domicilio y correo electrónico para contacto de los explotadores de aeronaves con los cuales tenga relación comercial, así mismo, deberá notificarlos de cualquier cambio o novedad que se produzca respecto del mismo.
- (c) Tomar las medidas necesarias para seleccionar y conocer a sus clientes, ya sean habituales u ocasionales.
- (d) Cuando sea del caso, suministrar la información requerida por la autoridad aeronáutica, en torno a:
 - Identificación, existencia y representación legal;
 - Dirección, teléfono, correo electrónico;
 - Procedimientos de recepción, almacenaje y manipulación en plataforma y para el manejo de mercancías peligrosas (en cuanto apliquen)
 - Procedimientos de seguridad de la aviación civil; y
 - Cualquier otra información respecto a la seguridad de la carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo enviada a un explotador de aeronave.
- (e) Suministrar la información requerida por el explotador del aeropuerto donde agencie carga o por el explotador de aeronaves con el cual tenga relaciones comerciales, siempre y cuando la misma se relacione directamente con la operación y/o con los clientes mutuos y no constituya información que pueda menoscabar la actividad comercial.
- (f) Colaborar con las autoridades del aeropuerto para la realización de los distintos controles de seguridad.

17.15.8. Exenciones de inspección. Dentro de las mercancías consideradas con algún tipo de exención, se encuentra la carga de valor elevado, correo o valija diplomática, animales vivos, (los materiales que acompañan a los animales vivos como alimentos, medio de embalaje, cajas y contenedores, deben estar sujetos a controles de seguridad); vacunas o agentes biológicos y otros artículos médicos perecederos, componentes anatómicos, restos humanos.

Para el efecto de exenciones de control a valijas diplomáticas, componentes anatómicos y cadáveres, el explotador aéreo de carga deberá acogerse al procedimiento ya establecido en los numerales 17.7.3., 17.12.1; 17.12.3 y el Protocolo para traslado de órganos y muestras con fines de trasplantes y para el diagnóstico en el territorio nacional y/o demás documentos que los complementen o modifiquen.

En cuanto a la exención de controles de inspección por medio tecnológico a artículos como vacunas o agentes biológicos, el explotador aéreo debe exigir al expedidor de la carga o agente de carga, la presentación de documento expedido por la entidad competente (Ministerio de Salud y Protección Social, laboratorio farmacéutico, entre otros, debidamente reconocidos en el Estado) en el que certifique que si la mercancía es sometida a controles como RX puede sufrir cambios o altera sus componentes. Dado el caso que el expedidor de esta mercancía no presente la citada certificación, no pueda inspeccionarse por cualquier medio y no pueda establecerse que no corresponde a una mercancía o sustancia peligrosa que pueda ser transportada por vía aérea, el explotador aéreo deberá negarse a

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

transportarla; no obstante, el explotador de aeronaves deberá cumplir con lo previsto en la Parte Décima de los RAC, sobre transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

Para el caso de Carga de valor elevado, así como para aquella carga que por su naturaleza especial no pueda ser inspeccionada manual o por cualquiera de los medios físicos o tecnológicos, el explotador de aeronave de carga debe presentar dentro de su Plan de Seguridad del Explotador, los procedimientos de control para garantizar que no constituya un riesgo para la seguridad del vuelo.

CAPITULO XVI

EQUIPOS DE SEGURIDAD

17.16.1. Criterios de implementación de equipos de seguridad. Con el propósito de identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan ser utilizados para cometer actos de interferencia ilícita en la aviación civil, los explotadores de aeropuertos y/o explotadores de aeronaves en lo que respecta a sus responsabilidades de seguridad de la aviación civil, implementarán los equipos y sistemas de seguridad acorde con las innovaciones tecnológicas del mercado, que coadyuven en el cumplimiento de esta Parte de los RAC.

17.16.2. Calibración regular. Los explotadores de aeropuertos y/o explotadores de aeronaves deben adoptar un sistema de calibración regular de todo equipo y/o tecnología de seguridad de la aviación civil. Acorde con la categoría del equipo o de acuerdo con la especificaciones del fabricante, los explotadores de aeropuertos y/o explotadores de aeronaves deberán obtener de dicho fabricante las piezas (testigos) apropiadas de prueba (que también los operadores podrían implementar) para asegurarse que el equipo funcione de conformidad con las especificaciones de diseño y funcionamiento establecidos por el fabricante en sus respectivos manuales. Igualmente, cada vez que el equipo y/o tecnología se encienda o entre en servicio, debe probarse con el propósito de asegurar su correcto funcionamiento.

17.16.3. Mantenimiento de los equipos de seguridad. Los procedimientos y acciones de mantenimiento deben abarcar:

- (a) **Mantenimiento preventivo.** Incluye ensayos y observaciones regulares y sistemáticas del equipo para determinar si éste funciona dentro de parámetros normales.
- (b) **Mantenimiento correctivo.** El mantenimiento correctivo se aplica cuando el equipo no funciona debidamente y se retira del servicio para determinar la causa de la falla y repararlo.

17.16.4. Plan de mantenimiento de los equipos de seguridad. Los explotadores de aeropuerto y/o explotadores de aeronaves, deben contar con un Plan completo de mantenimiento de los equipos de seguridad y llevar un registro preciso que conserve los documentos y protocolos de mantenimiento; dicho Plan debe abarcar, como mínimo, lo siguiente:

- (a) Lista de todos los elementos del equipo utilizados por el explotador de aeropuerto o el explotador de aeronaves, así como la ubicación del equipo;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) Registros técnicos para cada tipo de equipo, indicándose sus características técnicas (categoría, tipo, número de serie, fabricante);
- (c) Información relativa a la instalación del equipo (fecha, nombre del instalador y de la persona responsable de la instalación, información de otra índole); y
- (d) Fechas previstas para los mantenimientos preventivos y las fechas reales de todo mantenimiento correctivo efectuado y protocolos de los mantenimientos realizados.

CAPITULO XVII

AVIACION GENERAL

17.17.1. Zona de aviación general. En los aeropuertos públicos, en lo posible, se destinará una zona alejada o aislada de la utilizada por la aviación comercial para el uso de la aviación general. Los arrendatarios, propietarios o tenedores de inmuebles en esta zona del aeropuerto, deben elaborar, implementar y mantener los controles requeridos en esta Parte de los RAC para garantizar la seguridad de sus instalaciones y aeronaves. Igualmente, deben diseñar e implementar controles para evitar que desde esta zona se acceda a las áreas operacionales o áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos; estos controles se implementarán sin perjuicio de las medidas que al efecto elabore y aplique el explotador del aeropuerto, la Policía Nacional o las demás autoridades de control del Estado.

Conforme con lo previsto en el numeral 6.2.17. de la Parte Sexta de los RAC, la torre de control del aeropuerto informará inmediatamente a la dependencia de seguridad del aeropuerto, respecto a la llegada de aeronaves de aviación general o cuando una aeronave de aviación general, deliberada o inadvertidamente desconozca las instrucciones de rodaje.

17. 17.2. Medidas de seguridad para la operación de aviación general en las zonas destinadas a la aviación comercial. En los eventos en que la operación de aviación general se desarrolle en la misma zona destinada a la aviación comercial, o cuando no sea posible garantizar el aislamiento entre las distintas zonas, los usuarios de aviación general y las aeronaves deberán someterse a todos los controles establecidos para la operación de la aviación comercial y cumplirán con las obligaciones consagradas para ésta, sin perjuicio de los controles que deba ejecutar el explotador del aeropuerto, la Policía Nacional o las demás autoridades de control del Estado.

17.17.3. Ingreso de pilotos y usuarios de aeronaves de aviación general a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto para abordar la correspondiente aeronave. Los pilotos de aviación general ingresarán a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto para abordar la correspondiente aeronave portando, en lugar visible a la altura del tórax, el permiso expedido por la dependencia de seguridad del aeropuerto.

Así mismo, las personas que deban ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos para abordar aeronaves de aviación civil general estacionadas en plataformas de aviación comercial regular, deberán presentar y portar la tarjeta especial de embarque de que trata el numeral 17.5.5. de esta Parte.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.17.4. Escoltas en aeronaves privadas. En caso de transportar escoltas o personal con armas autorizadas por la autoridad competente, en aeronaves de aviación general (privada, ejecutiva o civil del Estado), el transporte se efectuará bajo responsabilidad exclusiva del explotador de la aeronave.

El Piloto al mando, el explotador de la aeronave, el personaje escoltado y los mismos escoltas están obligados a someterse a las medidas de seguridad y controles necesarios con el fin de garantizar que el arma no constituya un riesgo para la seguridad de la aeronave, pasajeros, tripulantes y en general para la aviación civil.

En todo caso, los escoltas y su armamento deben someterse a los controles de seguridad de la aviación civil y demás medidas de control establecidos por la dependencia de seguridad del aeropuerto o la Fuerza pública, incluyendo todos los procesos normales de registro, verificación y cotejo de personas y armas para ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas con fines de embarque, incluyendo registros en la minuta del puesto de control antes que el personaje escoltado o particular ingrese con el arma al área o zona de seguridad restringida.

Una vez se produzca el arribo al aeropuerto de destino, las personas armadas no podrán bajo ninguna circunstancia acercarse a otras aeronaves o vehículos, excepto aquellos que, con la debida autorización, estén destinados a transportar al personaje escoltado, debiendo abandonar de manera inmediata la plataforma o cualquier otra área restringida en que se encuentren.

17.17.5. Transporte de armas de fuego, armas blancas, armas de juguete o simuladas, deportivas, sustancias pirotécnicas, explosivas y artículos peligrosos en aeronaves de aviación general. En los eventos en que la operación de aviación general se desarrolle en la misma zona destinada a la aviación comercial o cuando no sea posible garantizar el aislamiento entre las distintas zonas, deberá cumplirse con lo previsto en el Capítulo X de esta Parte.

CAPITULO XVIII

RESPUESTA ANTE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

17.18.1. Plan Nacional de Contingencia. La Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria aprobará el Protocolo de actuación en crisis frente a actos de interferencia ilícita, donde se contemplen los procedimientos específicos que permiten una respuesta rápida por parte de las autoridades y entidades en caso de ocurrir un acto de interferencia ilícita, así como las acciones correspondientes de acuerdo con la gravedad del caso, para dar respuesta a cualquier amenaza o acto de interferencia ilícita que afecte la seguridad de las personas, las aeronaves y las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias.

17.18.2. Evaluación de riesgos y vulnerabilidad de la seguridad de la aviación civil y Plan de Gestión de Riesgo. La autoridad aeronáutica establecerá el procedimiento para evaluar el nivel de riesgo y vulnerabilidad de seguridad de la aviación civil. Los resultados obtenidos de esta evaluación junto con las recomendaciones de seguridad a ser implementadas, serán presentados a la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria (CISA) por lo menos una vez al año. Previo análisis del caso, la Comisión adoptará las acciones preventivas y correctivas pertinentes que deberán implementarse de inmediato por el explotador del aeropuerto.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Con el fin de asegurar la aplicación eficaz de las medidas preventivas de seguridad de la aviación civil, debe examinarse el nivel de Riesgo de los aeropuertos en forma periódica por parte del Comité Local de Seguridad de aeropuerto, procurándose un proceso válido de evaluación de amenazas, así como el diseño e implementación del Plan de Gestión de Riesgos que debe seguirse en forma oportuna y eficaz, como la base de una respuesta viable y rentable en materia de seguridad, frente a aquellas amenazas que tienen como blanco la aviación civil.

La metodología de evaluación del riesgo, desarrollada por la autoridad aeronáutica, incluirá los tipos de amenazas y las condiciones de seguridad aeroportuaria que inciden directamente en la probabilidad de que se materialice una de las amenazas. La evaluación de riesgo se debe realizar individualmente para cada una de las amenazas consideradas acorde con la metodología definida.

Con base en los resultados obtenidos de la Evaluación de Riesgos, se debe estructurar y desarrollar un Plan de Gestión de Riesgos, el cual deberá remitirse a la autoridad aeronáutica a más tardar el primero de febrero de cada año.

Las medidas de Gestión de Riesgo se aplicarán en los aeropuertos que cuenten con operación comercial regular en Colombia, priorizando los aeropuertos internacionales y nacionales de capitales de departamento.

17.18.3. Plan de Contingencia de Aeropuerto. El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario elaborará, implementará y mantendrá actualizado un Plan de contingencia de aeropuerto, documento donde se reúne las estrategias y medidas necesarias para hacer frente a un acto de interferencia ilícita. Este Plan será revisado y aprobado por la autoridad aeronáutica.

El Plan de contingencia es de conocimiento restringido y por razones de seguridad, su contenido sólo debe ser conocido por los empleados del aeropuerto que deban actuar en cada suceso, los funcionarios de las autoridades encargadas del manejo de la crisis y los organismos de socorro.

En el Plan de contingencia se consignarán las responsabilidades, funciones y alcance de la actuación de cada autoridad, dependencia u organismo que participa en el suceso y que son necesarios para garantizar la efectividad del mismo, definiendo claramente las líneas de mando, comunicación y coordinación entre las mismas. Participarán entre otras autoridades la autoridad aeronáutica, los servicios de navegación aérea, fuerzas militares, Policía Nacional, gerencias o administraciones aeroportuarias, o gerencias de los concesionarios de aeropuertos, sanidad aeroportuaria, servicio de salvamento y extinción de incendios y los servicios hospitalarios de la comunidad circunvecina del aeropuerto.

En el Plan de contingencia se incluirán las medidas que garanticen la seguridad e integridad de los pasajeros, tripulación y aeronave que haya sido objeto de un acto de interferencia ilícita, hasta tanto puedan continuar su viaje o se dé por terminado el mismo.

17.18.4. Evaluación de amenazas. El Plan de contingencia contendrá los procedimientos y métodos necesarios para la investigación o evaluación de amenazas y definirá claramente los funcionarios encargados de realizar esta labor y la responsabilidad de cada uno de ellos en la neutralización y/o eliminación de un riesgo potencial en el aeropuerto.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los Gerentes o Administradores aeroportuarios o el Gerente del concesionario garantizarán la instrucción y logística requerida por el personal que labora en centrales de comunicaciones, conmutadores y torre de control a fin de facilitar la obtención de información en los eventos en que las amenazas se realicen por dichos medios.

17.18.5. Respuesta por parte de las entidades responsables de enfrentar un acto de interferencia ilícita. Las entidades responsables de suministrar respuesta especializada a un acto de interferencia ilícita de acuerdo con lo descrito en el Plan Nacional de Contingencia, deberán reaccionar en el mínimo tiempo posible, una vez sean notificados acorde con los criterios descritos en el Plan de Contingencia del aeropuerto.

17.18.6. Punto de estacionamiento aislado de aeronaves “Z”. En todo aeropuerto público ubicado en la República de Colombia, se establecerá uno o más puntos en donde pueden ser ubicadas las aeronaves afectadas por un acto de interferencia ilícita.

Para la ubicación de este punto “Z o zulú” de aislamiento de aeronaves, el explotador del aeropuerto debe tener en cuenta que el mismo esté localizado de modo tal que no se tenga en cercanías otras aeronaves, edificios o sitios de almacenamiento de combustible; con fácil acceso por parte de los integrantes de la Fuerza pública. Igualmente, dicho punto debe estar aislado del público, de medios de comunicación, que no afecte las demás áreas operacionales del aeropuerto y se tenga facilidad para instalar luces y sistemas de comunicación.

17.18.7. Sitios para el aislamiento de paquetes sospechosos. El Gerente o Administrador Aeroportuario, o el Gerente del Concesionario dispondrán la construcción de uno o varios sitios para llevar allí los paquetes, bultos o equipajes sobre los que se tenga sospecha de que contienen artefactos explosivos y así facilitar a las autoridades policivas o militares la detonación o desactivación de los mismos.

Para la construcción de estos sitios se deben tener en cuenta las recomendaciones técnicas necesarias para impedir la destrucción de las áreas aledañas o la afectación de edificaciones y aeronaves en caso de explosiones.

17.18.8. Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando móvil. El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario dispondrán de lo necesario para habilitar o construir un centro de operaciones de emergencia. Este centro de operaciones de emergencia deberá contar con los medios de comunicación y la infraestructura necesaria para garantizar la coordinación de las acciones requeridas para superar la contingencia, así como también para la atención de los familiares de los pasajeros afectados y los medios de comunicación.

Así mismo, dispondrá lo necesario para mantener un vehículo equipado con los medios de comunicación y demás elementos con el propósito de establecer un puesto de mando móvil en cualquier área del aeropuerto que permita la actuación directa en el sitio de la emergencia. En el evento en que no se pueda contar con dicho vehículo, se dispondrá lo necesario para que el puesto de mando móvil pueda ser instalado en cercanías del lugar del siniestro.

Nota: En el Documento OACI 8973 - Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los Actos de interferencia ilícita se proporcionan las orientaciones necesarias para la estructuración, dotación y funcionamiento de un Centro de Operaciones de Emergencia.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.18.9. Ejercicio de seguridad o Simulacro. Con el fin de garantizar el aprestamiento del personal que debe intervenir en los distintos sucesos de interferencia ilícita, el Gerente o el Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario garantizarán la realización de ejercicios, prácticas o simulacros de seguridad de la aviación. Los simulacros de escritorio se realizarán por lo menos una (1) vez al año y los simulacros totales deberán llevarse a cabo por lo menos una vez cada dos (2) años.

En la planificación de los ejercicios, prácticas o simulacros deberán establecerse procedimientos de evaluación de los resultados luego de la realización de los mismos, la adopción de las medidas correctivas más apropiadas y valoración del nivel de efectividad de las mismas.

17.18.10. Notificación de actos de interferencia ilícita. Las notificaciones sobre la ocurrencia de actos de interferencia ilícita, al igual que la información a los medios de comunicación corresponde, en forma exclusiva al Director General de la autoridad aeronáutica. Para este fin, el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario y el personal aeronáutico están obligados a suministrar por cualquier medio la información disponible o aquella que le sea requerida por la Dirección General de la autoridad aeronáutica e informará de manera inmediata a dicha autoridad para los apoyos que se requieran.

El Director General de la autoridad aeronáutica determinará los medios, oportunidad y contenidos de las notificaciones que deben realizarse a la Organización de aviación civil internacional (OACI), al Estado de matrícula de la aeronave involucrada y Estado del explotador de la aeronave, Estados cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes, estén lesionados o hayan muerto y a los Estados cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran a bordo de la aeronave involucrada en un acto de interferencia ilícita.

La notificación del hecho a la Organización de aviación civil internacional (OACI) se hará en el formato establecido para tal fin y en lo posible dentro los treinta (30) días siguientes a la ocurrencia del Acto de Interferencia Ilícita.

Superado el acto de interferencia ilícita, la autoridad aeronáutica procederá, de manera independiente o en conjunto con el explotador del aeropuerto, a la evaluación de los procedimientos y controles de seguridad existentes en el mismo con posterioridad a la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, con el fin de encontrar las causas que contribuyeron al hecho perturbador, elaborar las recomendaciones y acciones de seguimiento con el fin de evitar la repetición de los mismos. Las recomendaciones o medidas correctivas al igual que los hechos nuevos se comunicarán a la Organización de aviación civil internacional (OACI).

Así mismo, cuando se trate de un Acto de Interferencia Ilícita, en el cual se compromete la seguridad de una aeronave de matrícula de otro Estado ó siendo de matrícula Nacional se encuentren pasajeros de otros estados o hayan intereses de seguridad de la aviación de otros estados, la autoridad aeronáutica se asegurará de la transferencia de información sobre dicha amenaza; la información relativa al vuelo de la aeronave objeto de la amenaza; la información relativa al aterrizaje de la aeronave objeto de dicho acto de interferencia ilícita; la asistencia a una aeronave objeto del acto de interferencia ilícita y la consulta sobre una posible negociación. Lo anterior acorde con lo estipulado en el Capítulo XXIII (Cooperación con otros Estados) de esta Parte de los RAC.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.18.11. Evaluación del acto de interferencia ilícita. Con posterioridad a cada amenaza o a la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, el Comité de seguridad de aeropuerto realizará una reunión extraordinaria con el fin de evaluar la situación acontecida y la efectividad de las acciones llevadas a cabo.

El informe de la evaluación, así como las medidas que se recomienden para prevenir la nueva ocurrencia de estos hechos, deberán ser remitidos a la autoridad aeronáutica dentro de los treinta (30) días siguientes al hecho.

La autoridad aeronáutica valorará el informe, le adicionará las recomendaciones que considere necesarias y lo informará a la Comisión intersectorial de seguridad aeroportuaria.

17.18.12. Personal de apoyo en casos de interferencia ilícita. La autoridad aeronáutica dispondrá por cualquier medio de un grupo de apoyo a los aeropuertos para cooperar en los casos de actos de interferencia ilícita. Así mismo, mantendrá en todo tiempo la coordinación necesaria con los estamentos especiales de la Fuerza pública que estén debidamente entrenados para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.

CAPITULO XIX

PROTECCION DE LOS SISTEMAS DE AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA

17.19.1. Protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados en sitios elevados o remotos. La protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados en los cerros y parajes fuera del perímetro urbano, será coordinada con las Fuerzas Armadas a la luz de su función constitucional.

Además de la protección de las Fuerzas Armadas, la autoridad aeronáutica a través de las Direcciones Regionales, realizarán las gestiones pertinentes para garantizar la prestación de servicios de vigilancia para los sistemas de navegación, comunicaciones o meteorología bajo su jurisdicción y supervisarán la efectividad de los controles y las condiciones de infraestructura y demás aspectos logísticos requeridos para la protección de dichas instalaciones.

17.19.2. Protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados en inmediaciones de aeropuertos. La protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados dentro del perímetro de los aeropuertos o en sus inmediaciones y que estén al servicio de la operación del aeropuerto o la navegación aérea, será realizada a través de los contratos de vigilancia que suscriba el operador o explotador del aeropuerto, según el caso.

En consecuencia, los Gerentes o Administradores aeroportuarios, así como los Concesionarios o Entes territoriales que exploten aeropuertos, incluirán estos sitios en los esquemas de protección del aeropuerto considerándolos como puntos vulnerables y de especial interés.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO XX

CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

17.20.1. Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil. El control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil está definido como la estructura, procesos y procedimientos, así como las funciones y responsabilidades establecidas por la autoridad aeronáutica para verificar el cumplimiento de lo estipulado en esta Parte.

Para el efecto, el seguimiento y control de los sistemas de seguridad de la aviación civil, se desarrollan a través de evaluaciones, auditorias, inspecciones y pruebas.

17.20.2. Evaluaciones. Las evaluaciones son estudios de seguridad de la aviación civil orientados a establecer las necesidades en materia de seguridad, las condiciones de operatividad de un aeropuerto y de los explotadores de aeronaves que allí operan y las medidas y procedimientos de seguridad que se aplican con el fin de determinar la vulnerabilidad que presentan respecto de la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.

Los aeropuertos y los explotadores de aeronaves deben realizar sus propias evaluaciones por lo menos una vez cada dos años o cuando las circunstancias lo determinen; lo anterior sin perjuicio de las evaluaciones que realice la autoridad aeronáutica y comprende como mínimo la revisión y análisis de los siguientes aspectos:

- (a) Conocimiento y cumplimiento de la Parte decimoséptima de los RAC;
- (b) Existencia y operatividad del Plan de seguridad de aeropuerto y de los Planes de seguridad de los explotadores de aeronaves;
- (c) Existencia, actualización y funcionalidad de los planos o mapas de aeropuerto para ubicación de las áreas públicas y de seguridad restringidas, controles vehiculares, de personas, usuarios, patrullas y guardias y puntos vulnerables;
- (d) Existencia, composición, frecuencia de las reuniones, atribuciones y acciones del Comité de seguridad del aeropuerto;
- (e) Existencia, composición, perfiles, capacitación y funciones del personal que labora en seguridad de la aviación civil.
- (f) Existencia, características, eficiencia y eficacia de los controles de seguridad aplicados a los pasajeros, a sus objetos y a su equipaje de mano; al equipaje facturado, a la carga, a los paquetes de mensajería, al correo, a los suministros y al aprovisionamiento de combustible de las aeronaves y a la protección en tierra de las mismas;
- (g) Número y características de las inspecciones de seguridad adelantadas por el aeropuerto a los explotadores de aeronaves y a los agentes de carga acreditados y efectividad de los seguimientos a las acciones correctivas contenidas en los informes;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (h) Existencia, características, eficiencia y eficacia del sistema de identificación de personas y vehículos para el control de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas;
- (i) Existencia, características, periodicidad, eficiencia y eficacia de los programas de instrucción y capacitación en seguridad de la aviación civil;
- (j) Existencia, operatividad y eficiencia del Plan de contingencia orientado a hacer frente a los actos de interferencia ilícita, así como las características y funcionalidad del Centro de operaciones de emergencia, el puesto de mando móvil y el puesto de estacionamiento aislado para aeronaves. También se evaluarán la periodicidad y efectividad de los ejercicios de seguridad o simulacros y el cumplimiento de las acciones de corrección derivadas de la realización de los mismos;
- (k) Localización, características y vulnerabilidad de los edificios o instalaciones aeroportuarias, así como también, los estudios de seguridad correspondientes a los nuevos desarrollos de infraestructura aeroportuaria;
- (l) Existencia, características y efectividad de los cerramientos de seguridad perimetrales;
- (m) Alcance y eficacia de la iluminación de los sitios vulnerables y zonas de estacionamiento de aeronaves; y
- (n) Existencia, características y funcionalidad de equipos de seguridad tales como circuitos cerrados de televisión, sistemas de inspección de pasajeros, equipajes, carga, paquetes de mensajería y correo; redes para monitoreo de identificaciones, comunicaciones y de medios para la detección de explosivos.

El informe final de la evaluación será de conocimiento restringido y deberá contener una síntesis de las fortalezas y debilidades encontradas en el sistema de seguridad, así como también, las acciones que se recomiendan o se acuerdan para su optimización o mejoramiento.

17.20.3. Inspecciones. Las inspecciones son exámenes de las medidas y procedimientos de seguridad sobre uno o varios aspectos del sistema de seguridad aplicados por un aeropuerto o un explotador de aeronaves o las demás entidades sometidas a esta Parte de los RAC que la autoridad aeronáutica considere, a fin de determinar su real eficiencia y eficacia.

Las inspecciones de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves serán realizadas por la autoridad aeronáutica en forma periódica o cuando las circunstancias lo determinen.

También podrán realizar inspecciones a las medidas de seguridad de los explotadores de aeronaves, los gerentes o administradores aeroportuarios o gerentes de concesionarios. Estas inspecciones se adelantarán al inicio de la operación del explotador de aeronaves y se repetirán por lo menos una vez cada año o cuando los gerentes o administradores aeroportuarios lo consideren necesario.

El informe de la inspección será de conocimiento restringido y contendrá una síntesis de las medidas de seguridad examinadas, el diagnóstico respecto de su eficiencia y eficacia y las acciones inmediatas recomendadas o acordadas para corregir las inconsistencias detectadas.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los Gerentes o Administradores aeroportuarios y los Gerentes de los concesionarios deben realizar el seguimiento al cumplimiento de las recomendaciones contenidas en los informes de inspección que elaboren.

17.20.4. Auditorias de seguridad. Las auditorias constituyen un examen a profundidad del cumplimiento de todos los aspectos contenidos en la Parte Decimoséptima de los RAC para determinar si está siendo aplicado eficientemente a un nivel continuo y constante. Estas auditorías deben realizarse conforme a lo estipulado en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

17.20.5. Pruebas. Las pruebas constituyen el medio idóneo para constatar la efectividad en el funcionamiento de los equipos, la idoneidad del personal y de los procedimientos establecidos en un área específica o sitio de control tales como el perímetro, la plataforma, las aeronaves, los puntos de inspección de pasajeros, los ingresos a las áreas o zonas de seguridad restringidas de personas y vehículos y los sistemas de identificación.

La autoridad aeronáutica realizará las pruebas que determine necesarias sobre los procedimientos de control realizados por los aeropuertos y los explotadores de aeronaves.

Los gerentes o los administradores aeroportuarios o gerentes de los concesionarios deben llevar a cabo pruebas periódicamente a las áreas y sitios de control del aeropuerto y de los explotadores de aeronaves.

La práctica de pruebas estará precedida de la autorización escrita del jefe inmediato del funcionario de seguridad que las realiza, en la cual se establecerá el área o sitio de control sobre la cual se efectuará y el alcance de la misma.

Efectuada la prueba, de inmediato se solicitará la presencia del encargado del área o control, al cual se le presentará la autorización para realizar la prueba y los resultados obtenidos con la misma. El documento resumen de la prueba será de conocimiento restringido y establecerá claramente las acciones correctivas que se implementarán en forma inmediata bien sea mediante el mantenimiento o calibración de los equipos, el rentrenamiento de los operadores, el ajuste de los procedimientos o el aseguramiento del área problemática.

CAPITULO XXI

INSTRUCCION EN SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

17.21.1. Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil. La autoridad aeronáutica diseñará e implementará el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil de obligatorio cumplimiento en todos los aeropuertos públicos con operación comercial regular del país. El mismo contendrá como mínimo los siguientes aspectos:

(a) Objetivo del Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) Criterios relativos a los requisitos de la instrucción en materia de seguridad de la aviación civil;
- (c) Responsabilidades para elaborar, mantener y aplicar el Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil;
- (d) Directivas relativas a la instrucción en materia de seguridad tales como población a la que está dirigida la instrucción, relación entre la instrucción y la promoción, frecuencia de los cursos de actualización, utilización de los cursos especializados, frecuencia y realización de seminarios, conceptos de instrucción, principios relativos a los horarios de clases, utilización de instrumentos y equipos para fines de instrucción, disponibilidad y uso de instalaciones de instrucción, procedimientos para la aceptación del curso, requisitos de estudios previos, calificaciones y textos disponibles;
- (e) Orientación sobre métodos pedagógicos;
- (f) Plan de estudios;
- (g) Programas de los temarios de los respectivos cursos, por unidades detalladas y planes de las sesiones diarias de instrucción;
- (h) Requisitos de la instrucción en puesto de trabajo y retrenamiento permanente;
- (i) Programas de sensibilización a los usuarios permanentes para elevar los niveles de conciencia respecto de la importancia de la seguridad de la aviación civil;
- (j) Fuentes de asistencia para la instrucción;
- (k) Orientación sobre aspectos de las perspectivas de carrera;
- (l) Instrucciones relativas a planes de lección;
- (m) Instrucciones respecto a los perfiles, conocimientos y habilidades requeridas para la acreditación de docentes;
- (n) Instrucciones sobre la utilización de ayudas para la instrucción y para el trabajo;
- (o) Orientación relativa a los textos de consulta;
- (p) Orientación sobre el desarrollo de los planes de instrucción que deben implementar los explotadores de aeropuertos y/o de aeronaves; y
- (q) Orientación y directivas concretas sobre las auditorias al sistema de instrucción para asegurar la actualización de los procedimientos y métodos pedagógicos.

17.21.2. Personas a quienes va dirigida la instrucción y requerimientos temáticos. El Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil se desarrollará teniendo en cuenta las personas a quienes va dirigida la capacitación, en especial:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) **Personal administrativo y/o directivo.** El personal directivo y/o administrativo responsable de la preparación, administración y dirección de los diversos aspectos preventivos de la seguridad de la aviación civil, debe recibir instrucción como mínimo una sensibilización en seguridad de la aviación civil y adicional a lo anterior, podrá acceder a los cursos específicos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil de acuerdo a las responsabilidades de su cargo.
- (b) **Personal de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves.** El personal de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves que preste sus servicios en inspección de personas, equipajes, vehículos, patrullaje y/o guardia, debe recibir como mínimo los siguientes cursos:
- (1) Instrucción básica para operadores de seguridad aeroportuaria;
 - (2) Rentrenamiento al personal de operadores;
- Adicional a estos cursos, podrán acceder a los demás cursos que por su condición o posibles ascensos dentro de la organización deba recibir.
- (c) **Personal de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves destinado a las labores de Supervisor.** El personal de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves que preste sus servicios como supervisor de operadores de seguridad, debe recibir como mínimo los siguientes cursos así:
- (1) Instrucción básica para operadores de seguridad aeroportuaria;
 - (2) Instrucción de supervisor operativo de seguridad aeroportuaria;
 - (3) Rentrenamiento al personal de supervisores;
- Adicional a estos podrá acceder a los demás cursos que por su condición o posibles ascensos dentro de la organización deba recibir.
- (d) **Personal de las autoridades de control destacado en los aeropuertos.** Al personal de la Policía Nacional, Autoridad migratoria, Autoridad aduanera y de las demás autoridades de control destacados en los aeropuertos, se les impartirá la instrucción necesaria para familiarizarse con las operaciones del aeropuerto y orientación sobre los distintos procedimientos aplicados por la seguridad de la aviación civil, en especial en los procedimientos en que se debe contar con el apoyo interinstitucional efectivo para garantizar una reacción coordinada ante los distintos eventos que se presentan en los sitios de control y los métodos para el manejo de multitudes.
- Los miembros de la Policía Nacional que apoyan las funciones de seguridad de la aviación civil, deberán ser instruidos en los procedimientos específicos de seguridad de la aviación civil y recibir la capacitación necesaria que los habilite para operar bajo los parámetros establecidos en la Parte Decimoséptima de los RAC y en el Plan de seguridad de aeropuerto.
- e. **Empleados del aeropuerto no asignados a funciones de seguridad.** La totalidad de empleados del aeropuerto deben recibir información sobre:
- (1) Aspectos generales contenidos en la Parte Decimoséptima de los RAC y del correspondiente Plan de seguridad de aeropuerto, en especial de las medidas de control a que están sometidos;
 - (2) Procedimientos de identificación para el acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas;
- y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (3) Procedimientos frente a casos de emergencias o de sucesos derivados de actos de interferencia ilícita.

17.21.3. Programas de capacitación de las escuelas de capacitación en vigilancia o de los departamentos de capacitación de las empresas de vigilancia. La autoridad aeronáutica hará las coordinaciones necesarias con la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada a fin de que los programas de capacitación que se aprueben en seguridad de la aviación civil para las escuelas de capacitación en vigilancia o los departamentos de capacitación de las compañías de vigilancia privada, sean estructurados conforme con los requerimientos establecidos por el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil.

17.21.4. Programas de capacitación que deben desarrollar los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos. La autoridad aeronáutica aprobará los programas de capacitación y entrenamiento que en materia de seguridad de la aviación civil están obligados a desarrollar los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos.

Los programas de entrenamiento y capacitación y/o sensibilizaciones de los explotadores de aeropuertos o aeronaves deben estar orientados a su personal, tanto el que labora en seguridad específicamente, como los que realizan labores operativas o administrativas y a sus tripulaciones así:

- (a) **Explotadores de Aeropuertos.** Los programas de entrenamiento y capacitación y/o sensibilizaciones de los explotadores de aeropuertos, deberán contener como mínimo los contenidos temáticos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil, acorde con lo previsto en el numeral 17.21.2. de esta Parte. Adicionalmente, deben elaborar procesos pedagógicos de sensibilización en seguridad de la aviación civil orientados a todos los usuarios del aeropuerto. Estos programas deberán proyectarse para una vigencia mínima de tres (3) años.
- (b) **Explotadores de Aeronaves.** Los programas de entrenamiento y capacitación y/o sensibilizaciones de los explotadores de aeronaves deben estar orientados al personal en tierra que labora en las diferentes bases donde aplique los procedimientos de seguridad de la aviación civil, conforme a lo previsto en el Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil.

Con respecto a los miembros de la tripulación, la instrucción podrá ser realizada por el mismo explotador de aeronave teniendo en cuenta los contenidos generales establecidos en esta Parte de los RAC y los procedimientos previstos establecidos en el Plan de seguridad del explotador de aeronaves para quien laboran; adicionalmente, deberá tenerse conocimientos generales sobre:

- Medidas de protección de la aeronave en tierra;
- Registro de la aeronave antes del vuelo y durante el vuelo;
- Identificación y manejo de armas de fuego y de artefactos de sabotaje en vuelo;
- Procedimientos frente a actos de interferencia ilícita;
- Métodos de negociación para la liberación de rehenes y modos de minimizar las consecuencias de incendios a bordo de aeronaves;
- Determinación de la gravedad de cada incidente;
- Comunicación y coordinación de la tripulación;
- Respuestas de defensa propia apropiadas;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Uso de dispositivos de protección que no sean letales asignados a los miembros de la tripulación para los cuales el Estado del explotador autoriza la utilización;
- Comprensión del comportamiento de los terroristas para mejorar la capacidad de los miembros de la tripulación con respecto al comportamiento de los secuestradores y respuesta de los pasajeros;
- Ejercicios de instrucción en situaciones reales con respecto a diversas amenazas;
- Procedimientos en el puesto de pilotaje para proteger el avión; y
- Procedimientos de búsqueda en el avión y orientación con respecto a los lugares de riesgo mínimo para colocar una bomba, cuando sea posible.

Una vez aprobado el programa de capacitación, los explotadores de aeronaves o de aeropuertos, enviarán en los primeros sesenta (60) días de cada año, el cronograma de actividades a la autoridad aeronáutica, a fin de realizar los seguimientos respectivos.

17.21.5. Certificación del personal de seguridad. Los explotadores de aeropuertos y/o aeronaves autorizados para operar en Colombia, deben asegurarse que el personal responsable de los controles de seguridad de la aviación civil, cuente con la certificación de instrucción e idoneidad física y mental conforme a lo establecido en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

17.21.6. Certificación de Instructores y Programas de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil. La autoridad aeronáutica establecerá en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Aviación Civil, las medidas y procedimientos necesarios para la certificación de instructores y programas de instrucción en seguridad de la aviación civil en concordancia con lo previsto en esta Parte de los RAC.

CAPITULO XXII

INFRAESTRUCTURA PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

Los requisitos arquitectónicos relacionados con la infraestructura necesaria para la óptima aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil integrados en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en la reforma de las instalaciones existentes en los aeropuertos, se encuentran descritos en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Aviación Civil.

En los aeropuertos concesionados o explotados por entidades territoriales la obligación de garantizar los requerimientos de infraestructura de seguridad de la aviación civil está a cargo del respectivo explotador.

La autoridad aeronáutica y los explotadores de aeropuertos deben tener en cuenta los lineamientos en materia de infraestructura aeroportuaria, para asegurar que las obras que se proyecte adelantar se

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

integren a los requisitos arquitectónicos relacionados con la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil en consonancia con esta Parte de los RAC y el Programa Nacional de Control de Calidad de la Aviación Civil.

17.22.1. Infraestructura de Protección. Los puntos vulnerables, así como el perímetro del aeropuerto serán protegidos mediante cerramientos completos, barreras y dispositivos especiales de seguridad cuyas características de construcción dificulten eficazmente los ingresos no autorizados.

El cerramiento perimetral, las barreras y demás dispositivos especiales serán objeto de operaciones de patrullaje y guardia a fin de garantizar que no sean vulnerados y contrarrestar las posibles intrusiones.

Para el diseño e implementación de la infraestructura de protección de las estaciones aeronáuticas, deben tenerse en cuenta los criterios establecidos en esta Parte de los RAC y además, las recomendaciones de seguridad formuladas por la Fuerza pública; para el efecto, la autoridad aeronáutica podrá solicitarlos correspondientes estudios de seguridad a la unidad militar o de Policía que interviene en la protección del sitio.

17.22.2. Diseño, construcción de nuevas instalaciones aeroportuarias y reformas a las instalaciones antiguas. En el proceso de diseño y construcción de nuevas instalaciones aeroportuarias o de reformas o remodelación de instalaciones, debe realizarse una evaluación previa de las amenazas a fin de que los criterios arquitectónicos o de ingeniería para la nueva obra, garanticen una distribución por zonas de las diversas superficies que permita realizar un eficiente control del movimiento de pasajeros y del personal del aeropuerto desde la parte pública hacia las áreas o zonas de seguridad restringidas.

El diseño arquitectónico de la obra debe asegurar una separación completa de los pasajeros que son sometidos a las medidas de control con los que todavía no lo han sido; que no esté abierta a intromisiones la ruta por la que circulan para tener acceso a la aeronave los pasajeros, el equipaje, el personal, la carga, el correo y otras mercancías y vehículos; que faciliten las instalaciones para la puesta en práctica de los planes de contingencia o de emergencia y reducir al mínimo el efecto de una explosión en las instalaciones o edificaciones.

En desarrollo de los diseños y en la ejecución de las construcciones de zonas públicas y edificios terminales o instalaciones aeronáuticas, se debe evitar el uso de materiales quebradizos tales como vidrios o plástico rígido que puedan romperse formando fragmentos cortantes y puntiagudos y en su remplazo, utilizar materiales que sean flexibles y robustos, dúctiles o débiles y suaves. En el evento en que deban utilizarse vidrios, debe asegurarse que los mismos sean blindados o tengan películas que los protejan en casos de explosión y que en todo caso, se hagan visibles mediante bandas adheridas estampadas o impresas en ellos.

17.22.3. Protección de terrazas y miradores. Las terrazas de los edificios del terminal de pasajeros o de instalaciones cercanas a plataformas deben contar con las puertas de acceso correspondientes, las cuales deberán permanecer cerradas y serán abiertas para la realización de trabajos.

Los miradores o terrazas que sean utilizados por el público y que estén ubicadas en zonas aledañas a las plataformas o a las áreas o zonas de seguridad restringidas deben contar con elementos de protección que eviten el lanzamiento de objetos desde éstas hacia las aeronaves o a las áreas o zonas de seguridad restringidas o viceversa.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.22.4. Iluminación de seguridad. El perímetro, las plataformas, las zonas de estacionamiento aislado de aeronaves y los sitios de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas, deben contar con iluminación de seguridad que cumpla con los objetivos de detección (Revelar la presencia de intrusos), disuasión (Disuadir de la intrusión) y ocultación de defensas (Disimular la presencia de guardias o de equipos de seguridad).

17.22.5. Protección de alcantarillas, canales de aguas lluvias y drenajes. Las alcantarillas, los canales de aguas lluvias y los drenajes que comuniquen las áreas o zonas de seguridad restringidas con las áreas públicas y/o exteriores, deben ser diseñadas de manera tal que impidan el acceso no autorizado. Si no es posible garantizar mediante la infraestructura la posibilidad de no ingreso, es necesario colocar en dichos sitios dispositivos eléctricos o electrónicos de alarmas contra intrusión.

17.22.6. Requisitos para instalaciones de inspección para garantizar la eficacia, eficiencia y servicio a los pasajeros en el proceso de inspección. Para la implementación y funcionamiento de filtros de inspección de pasajeros en los puntos de ingreso y salida de los terminales, los diseños de construcción, remodelación o mejora de terminales de pasajeros deben incluir, los espacios y dotación complementaria requerida, que de acuerdo con los estándares internacionales son necesarios para asegurar un control ágil y eficiente que no retarde innecesariamente a los pasajeros.

17.22.7. Armerillos. En todos los aeropuertos públicos de operación comercial regular del país debe existir un armerillo debidamente acondicionado para la recepción, revisión y entrega de las armas que son transportadas por vía aérea, siendo éste el lugar en el que el propietario o persona autorizada para transportar un arma debe descargarla o verificar que esté debidamente descargada, previo a su entrega a la autoridad policiva, siguiendo el procedimiento establecido para su transporte seguro en la bodega de las aeronaves.

Las características técnicas generales de armerillos serán descritas en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Aviación Civil.

17.22.8. Garantía de los requerimientos de infraestructura de seguridad de la aviación civil. La autoridad aeronáutica adoptará todas las medidas a fin de garantizar el cumplimiento de los requerimientos de infraestructura de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos administrados directamente por ella, así como en las estaciones aeronáuticas.

En los aeropuertos concesionados o explotados por entidades territoriales, la obligación de garantizar los requerimientos de infraestructura de seguridad de la aviación civil está a cargo del respectivo explotador de aeropuerto; no obstante, los requerimientos de infraestructura para la seguridad de la aviación civil deben incluirse en el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto y ningún proyecto de diseño, remodelación o mejora arquitectónica o civil del aeropuerto podrá aprobarse si no cumple con este componente.

CAPITULO XXIII

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EL ACCESO A LOS AEROPUERTOS PÚBLICOS DESDE PREDIOS COLINDANTES

17.23.1. Prohibición de acceso a las áreas de los aeropuertos desde predios particulares colindantes que no estén autorizados para uso aeronáutico o aeroportuario. Los propietarios, arrendatarios poseedores o tenedores de predios colindantes con aeropuertos que no estén expresamente autorizados para uso aeronáutico o aeroportuario, no podrán bajo ninguna circunstancia ingresar o permitir el ingreso o tránsito de terceros en forma directa desde dichos predios a las instalaciones de los aeropuertos ni sus plataformas, calles de rodaje, pistas o cualquier otra área o zona de seguridad restringida en los mismos. Estos predios no podrán tener ninguna comunicación física con las áreas antes señaladas.

17.23.2. Acceso a los aeropuertos a través de predios particulares colindantes que cuenten con autorización para uso aeronáutico o aeroportuario. Los propietarios, arrendatarios o tenedores de predios colindantes con las áreas del aeropuerto autorizados para uso aeronáutico o aeroportuario, podrán ingresar a las áreas del aeropuerto siempre y cuando obtengan autorización expresa y escrita por parte del Gerente o Administrador Aeroportuario, o el Gerente del Concesionario previo cumplimiento de los requisitos y condiciones señalados a continuación:

(a) Requisitos para obtener autorización de ingreso:

- (1) El predio debe tener uso exclusivamente aeronáutico, es decir, en él deberá funcionar exclusivamente un establecimiento aeronáutico o aeroportuario que cuente con permiso vigente otorgado por la autoridad aeronáutica para ejecutar o para organizar sus actividades en el respectivo aeropuerto.
- (2) En relación con las edificaciones e instalaciones construidas en el predio, deben acreditarse todos los requisitos en materia de distancia, altura, señalización de obstáculos y demás requerimientos de las edificaciones adyacentes a los aeropuertos tal y como se establece en la Parte Décimo Cuarta de los RAC, al igual que todos sus requisitos en materia sanitaria y ambiental y demás que sean exigibles por parte de otras autoridades competentes.
- (3) El representante legal del establecimiento o predio, tenedor o propietario, deberá disponer, a su costa, las obras necesarias para el cerramiento exterior al mismo si no lo hubiere, de modo que se impida la entrada desde el exterior, así como las medidas necesarias para el efectivo control del ingreso de personas, vehículos o equipos.
- (4) En todo caso, el acceso desde fuera del aeropuerto a dichos predios, deberá hacerse a través de las puertas autorizadas y/o controladas por la seguridad de la aviación civil del aeropuerto y bajo los controles y procedimientos por ella establecidos.
- (5) Entre el predio y el aeropuerto no deberá existir obras de cerramiento preexistentes cuya demolición o derribamiento resulte necesaria como consecuencia de la autorización, de ser así, la autorización de ingreso no será concedida.

(b) **Solicitud.** El propietario, arrendatario, poseedor o tenedor del predio, deberá presentar a la Gerencia o Administración aeroportuaria o al Gerente del concesionario una solicitud que contenga

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

su nombre, razón social y descripción de las actividades allí realizadas con indicación de las razones por las cuales requiere de manera frecuente el ingreso a las áreas aeroportuarias mencionadas, horario de funcionamiento u horas a las cuales se haría uso del privilegio, procedimientos de seguridad aplicables en ese predio que incluya como mínimo los principios y normas contenidos en esta Parte de los RAC y el Plan de seguridad de aeropuerto para prevenir cualquier acto de interferencia ilícita y el número de la resolución vigente de permiso de operación o funcionamiento con que cuente. A la solicitud se deberá anexar los siguientes documentos:

- (1) Certificado de tradición vigente, expedido por la respectiva Oficina de Registro de Instrumentos Públicos con jurisdicción en el lugar;
- (2) Copia del contrato de arrendamiento o documento que acredite la calidad de tenedor del predio por parte del solicitante;
- (3) Copia del Permiso de Operación o funcionamiento Aeronáutico;
- (4) Planos del predio con indicación del acceso requerido;
- (5) Planos arquitectónicos, hidráulicos, eléctricos, telefónicos, etc.;
- (6) Relación de empleados o personas. Las personas relacionadas deben estar autorizadas para el ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas con el correspondiente permiso permanente o transitorio y el pase aeroportuario, según corresponda y si sus funciones están en un área restringida del aeropuerto;
- (7) Relación de vehículos o equipos que de manera permanente ingresan desde el predio a las instalaciones aeroportuarias, los cuales deben contar los permisos vehiculares correspondientes;
- (8) Adicionalmente, debe acompañarse una declaración suscrita por el representante legal, el tenedor o el propietario en donde expresamente se indique que conoce las normas de seguridad aérea y aeroportuaria, las de operación aeroportuaria y las de tipo sanitario, ambiental, aduanero, policial o de migración, aplicables, comprometiéndose a cumplirlas, a divulgarlas y hacerlas cumplir por parte del personal a su cargo o sus usuarios que han de ingresar a las áreas aeroportuarias mencionadas.

En este documento también deberá manifestarse expresamente que se hace responsable en forma exclusiva de todos los perjuicios directos o indirectos que se causen a la autoridad aeronáutica, aeropuerto o terceros, por razón del uso o explotación del inmueble, aportando la respectiva póliza que ampare eventuales daños, por monto indeterminado y donde figure el explotador del aeropuerto como asegurado y beneficiario;

- (c) **Autorización.** Sólo si el solicitante da estricto cumplimiento a los requisitos exigidos en este numeral y siempre que medie concepto favorable de la autoridad aeronáutica, el Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario expedirá la respectiva autorización de ingreso al aeropuerto. Esta autorización es temporal y revocable, solo podrá otorgarse por un término máximo de dos (2) años y la misma solo será prorrogada por un término igual sólo si el solicitante ha dado estricto cumplimiento a sus obligaciones en materia de seguridad de la aviación

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

civil; igualmente, la autorización puede revocarse en cualquier tiempo por quien la otorgó cuando el solicitante no cumpla con sus obligaciones en materia de seguridad de la aviación civil o no implemente las recomendaciones a él impartidas sobre esta materia. El acto de autorización debe contener como mínimo los siguientes elementos:

- (1) Identificación del predio (Nombre y dirección o linderos);
- (2) Nombre del establecimiento autorizado;
- (3) Nombre e identificación del representante legal o responsable del establecimiento aeronáutico que funcione o haya de funcionar en el predio;
- (4) Tipo de personal y de actividad para la cual se permite el ingreso;
- (5) Tipo de vehículos o equipos para los cuales se permite el ingreso;
- (6) Horario de ingreso permitido;
- (7) Descripción de las áreas a las cuales se permite el ingreso;
- (8) Fecha de vencimiento de la autorización; y
- (9) Firma del Gerente o Administrador aeroportuario o del representante legal del concesionario del aeropuerto.

La autorización estará vigente en la medida en que se conserven los requisitos que dieron lugar a su otorgamiento, pero cuando se trate de predios en arrendamiento, su vigencia no podrá ser superior al plazo pactado en el correspondiente contrato.

En caso de enajenación o cesión a cualquier título del predio o del establecimiento, la autorización concedida quedará sin valor ni efecto alguno a partir del día o momento de dicha cesión y el nuevo responsable deberá solicitar una nueva autorización, la cual será concedida sólo si subsisten los requerimientos necesarios o el nuevo responsable los acredite.

(d) **Condiciones subsiguientes.** El Representante Legal del establecimiento o predio, el propietario o tenedor debe:

- (1) Conocer y divulgar permanentemente entre su personal, las normas de seguridad aérea y aeroportuaria, las de operaciones aeroportuarias, tanto nacionales como locales, así como las normas sanitarias, ambientales, aduaneras, policivas o de migración que sean aplicables, comprometiéndose expresamente a su cumplimiento;
- (2) Cada vez que ingrese un personal nuevo a los mencionados predios o establecimientos, deberá ser reportado a la gerencia o administración del aeropuerto, o al concesionario y deberá por cuenta del interesado, ser instruido sobre las normas de seguridad y operación aeroportuaria, así como en relación con las de carácter sanitario y ambiental pertinentes, antes de solicitarse para él, el correspondiente permiso de autorización de ingreso a plataforma o cualquier área restringida;
- (3) Asegurar el control de acceso a sus instalaciones de conformidad con esta Parte de los RAC;
- (4) Mantener planes de contingencia, compatibles con sus responsabilidades con arreglo a los planes de contingencia elaborados a nivel nacional o del aeropuerto o del explotador de aeronaves.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (5) La Gerencia o Administración del aeropuerto o el concesionario tendrá facultad para verificar permanentemente el cumplimiento de las anteriores disposiciones y aplicar las medidas correctivas que estime necesarias a fin de garantizar la seguridad aérea y aeroportuaria.
 - (6) En todo caso, los daños o perjuicios directos o indirectos que se causen a la autoridad aeronáutica, aeropuerto, aeronaves, pasajeros o terceros por razón del uso o la explotación del inmueble colindante autorizado, serán responsabilidad única y exclusiva del propietario y/o tenedor autorizado.
- (e) **Incumplimiento.** Sin perjuicio de las sanciones civiles, penales o disciplinarias a que haya lugar en contra de los responsables, las cuales podrán ser impuestas de conformidad con lo establecido en la Parte Séptima de los RAC; los predios o establecimientos y/o sus propietarios y ocupantes responsables que no cumplan íntegramente con las anteriores disposiciones, no serán autorizados para el ingreso en forma directa o se les cancelará la autorización que ya tuvieron y en consecuencia, el Gerente o Administrador aeroportuario o concesionario del aeropuerto dispondrá las obras necesarias para el levantamiento interior de muros, cerramiento físico o cualquier otro medio que impida toda posibilidad de acceso directo, en forma definitiva desde dicho predio.

En ese evento, el personal procedente de los referidos predios no podrá acceder a las zonas aeroportuarias y en caso de autorizársele individualmente de manera esporádica, deberá hacerlo a través de las puertas normales de acceso a dichas áreas o zonas de seguridad restringidas y/o controladas por la seguridad de la aviación civil, sometiéndose en cada caso a las requisas y controles establecidos.

17.23.3. Acceso a predios particulares colindantes con los aeropuertos a través de las áreas del aeropuerto. Los predios colindantes con las áreas de un aeropuerto público no podrán contar con acceso a través de las áreas de seguridad restringidas. En los eventos en que para llegar a dichos predios se deba acceder a través de las áreas públicas del aeropuerto, las personas y vehículos deberán someterse a las normas de operación o seguridad de la aviación civil y a los controles policiales y de seguridad que al efecto se establezcan en ese aeropuerto.

CAPITULO XXIV

COOPERACION CON OTROS ESTADOS

17.24.1. Solicitud de otros Estados respecto de la aplicación de controles especiales en vuelos especificados. Toda solicitud de otro Estado respecto de la aplicación de controles especiales en vuelos especificados, será tratada a través de la del Ministerio de Relaciones Exteriores conforme a los canales diplomáticos.

17.24.2. Solicitud de otros Estados para armonizar procedimientos y para intercambio de información relativa a Programas, Planes, Diseños, Métodos, Procedimientos y demás documentos de seguridad de la aviación. Toda solicitud de un Estado Parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en Chicago en 1944, respecto a información relativa a Programas, Planes, Diseños, Métodos, Procedimientos y demás documentos de seguridad de la aviación civil, será autorizada directamente por la autoridad aeronáutica, a través de su Director General.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

La autoridad aeronáutica se encuentra en capacidad de compartir conocimientos, experiencias y los resultados alcanzados con esta Parte de los RAC y todos los programas, planes, diseños, métodos, procedimientos y demás documentos de seguridad de la aviación civil con los que cuente y las conclusiones obtenidas del intercambio serán la base para armonizar las normas de esta Parte de los RAC, programas, planes, diseños, métodos, procedimientos y demás documentos de seguridad de la aviación civil. Al efecto, recibidas las solicitudes se analizarán para asegurar que el intercambio de información sea la más óptima para ambos Estados.

12.24.3. Transferencia de información sobre amenazas relacionadas con intereses de seguridad de la aviación de otros Estados. La autoridad aeronáutica está en capacidad de compartir y transferir al respectivo Estado toda información confidencial sobre amenazas que puedan afectar su aviación civil. Igualmente, elaborará los Protocolos oficiales de flujo de información que serán presentados a la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria para su aprobación antes de ser puestos en operación, en estos documentos la autoridad aeronáutica se asegurará de difundir la información por el canal más seguro y efectivo que esté disponible en el momento, que llegue a las entidades y funcionarios del más alto nivel de la aviación civil con capacidad para tomar las decisiones del caso y, que los mismos sean tratados de manera confidencial y reservada.

17.24.4. Protección a la información de seguridad de la aviación civil proporcionada por otros Estados. La autoridad aeronáutica se asegurará de adoptar todas las medidas y mecanismos de seguridad del caso con el fin de garantizar la integridad y máxima reserva de toda información catalogada como confidencial que haya sido recibida de otro Estado o que pueda afectar la seguridad de otros Estados.

17.24.5. Información relativa al vuelo a una aeronave objeto de una amenaza de interferencia ilícita. Cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, se adoptarán medidas para protegerla, si todavía está en tierra, y para notificar lo antes posible a todas las autoridades pertinentes y a los Estados responsables de los servicios de tránsito aéreo que puedan tener algún interés en ella, con el ánimo que éstos puedan adoptar oportunamente las medidas propias del caso pertinentes, si la aeronave ya se encuentra en vuelo. Estas medidas y procedimientos estarán establecidos en los Planes de Contingencia.

17.24.6. Solicitud de otros Estados para permitir que personal armado viaje a bordo de aeronaves del Estado solicitante. Conforme se establece en esta Parte de los RAC, la República de Colombia no permite el transporte de armas ni la presencia de personal armado al interior de la cabina de pasajeros. Con todo, cuando un Estado Parte del Convenio sobre aviación civil internacional, presente formalmente ante la autoridad aeronáutica una solicitud destinada a obtener una autorización especial para que oficiales armados de su país viajen a bordo de sus aeronaves, tal situación sólo podrá permitirse en el caso en que previamente medie un Convenio bilateral que regule detalladamente esta materia y en donde se asegure la presencia de oficiales armados colombianos a bordo de las aeronaves explotadas por empresas colombianas en aplicación del principio de reciprocidad. Dicho Convenio debe contar con todas las formalidades que para tal tipo de instrumentos internacionales se exige en el artículo 224 de la Constitución Política de Colombia.

17.24.7. Información relativa al aterrizaje de una aeronave objeto de acto de interferencia ilícita. Cuando una aeronave que ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita aterrice en un aeropuerto ubicado en territorio colombiano, la autoridad aeronáutica colombiana notificará tal situación, por el

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

medio más ágil y seguro disponible al Estado de matrícula y al Estado de explotación de aeronave. En la notificación se incluirá la información pertinente de los pasajeros, su nacionalidad y estado en que éstos se encuentran de acuerdo con lo establecido en el Plan nacional de contingencia.

17.24.8. Asistencia a una aeronave objeto de acto de interferencia ilícita. La autoridad aeronáutica prestará toda la asistencia humanitaria respecto de ayudas a la navegación y tránsito aéreo, permiso y servicios aeroportuarios para aterrizar según lo exijan las circunstancias, conforme a los procedimientos establecidos en el Plan nacional de contingencia a toda aeronave que ha sido objeto de un acto de interferencia.

17.24.9. Negociación en caso de acto de interferencia ilícita. Acorde con lo establecido por la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria en el Plan Nacional de Contingencia, cuando como resultado de un acto de interferencia ilícita ocurrido en Colombia o respecto de una aeronave colombiana o extranjera que se encuentre en Colombia se establezca negociación, la misma será responsabilidad de la Presidencia de la República de Colombia a través del Comité Negociador con el apoyo de la autoridad aeronáutica. La República de Colombia reconoce la importancia de las consultas con el Estado del explotador de dicha aeronave y la notificación al Estado del destino supuesto o declarado.

17.24.10. Acuerdos Bilaterales y /o Regionales. La autoridad aeronáutica realizará acuerdos bilaterales y/o Regionales en seguridad de la aviación civil con el fin de fomentar la cooperación con otros Estados, cuando así se solicite o requiera. En aplicación del principio de reciprocidad, se buscará que dichos acuerdos cuenten con todas las formalidades que para tal tipo de instrumentos internacionales se exige en el artículo 224 de la Constitución Política de Colombia.

Sin perjuicio de la suscripción o no de dichos Acuerdos, cuando la Autoridad Aeronáutica de un Estado pretenda realizar visitas de asistencia, inspección, control y vigilancia en seguridad de la aviación civil a un explotador de aeropuerto y/o a un explotador de aeronave que opere en el Estado Colombiano, dichas visitas deberán ser previamente coordinadas con la autoridad aeronáutica.

CAPITULO XXV

SANIDAD AEROPORTUARIA

17.25.1 Relación de la sanidad en los aeropuertos con la Parte Decimoséptima de los RAC y el Plan de seguridad de aeropuerto. Las dependencias de sanidad aeroportuaria de los aeropuertos, apoyarán las medidas de control en seguridad de la aviación civil contenidas en el esta Parte de los RAC y el Plan de Seguridad de Aeropuerto en relación con el transporte de pasajeros enfermos, heridos o lesionados, de componentes anatómicos, de cadáveres, así como de animales vivos, plantas, alimentos y vegetales por vía aérea y en tal sentido, coordinará y armonizará sus actuaciones con las dependencias de seguridad del aeropuerto con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad, en tanto que podrá solicitar y recibir la colaboración de dichas dependencias con respecto a las actividades de su competencia cuando lo considere necesario.