

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PARTE DECIMO SEPTIMA

La presente Parte Décimo Séptima, fue adoptada mediante Resolución N° 01624 del 13 de Abril de 2007, publicada en el Diario Oficial Número 46.606 del 21 de Abril de 2007 y se incorpora a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia derogando el Apéndice "A" de la Parte Sexta.

SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL

CAPITULO I – INDICE Y DEFINICIONES

17.1.1. INDICE TEMATICO

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
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 Y DESMOVILIZADOS
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
CAPITULO XIV	CONTROL DE LAS PROVISIONES, SUMINISTROS Y PIEZAS DE REPUESTOS EN AERONAVES DE PASAJEROS
CAPITULO XV	CONTROL DE LA CARGA, PAQUETES DE MENSAJERIA, ENCOMIENDAS Y CORREO
CAPITULO XVI	AVIACION GENERAL
CAPITULO XVII	RESPUESTA ANTE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA
CAPITULO XVIII	PROTECCION DE SISTEMAS DE AERONAVEGACION Y/O COMUNICACIONES
CAPITULO XIX	EVALUACION DE EFECTIVIDAD
CAPITULO XX	INSTRUCCION EN SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL
CAPITULO XXI	INFRAESTRUCTURA PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL
CAPITULO XXII	MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EL ACCESO A LOS AEROPUERTOS PUBLICOS DESDE PREDIOS COLINDANTES
CAPITULO XXIII	COOPERACION CON OTROS ESTADOS
CAPITULO XXIV	SANIDAD AEROPORTUARIA
CAPITULO XXV	INFRACCIONES A LAS NORMAS SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.1.2. DEFINICIONES

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

Acto de interferencia ilícita. Nomenclatura internacional utilizada para denominar todos los actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.
- Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
- 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.
- 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.

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

Aeródromo. Area definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

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

Aeronaves de estado. Conforme se establece en el artículo 1775 del Código de Comercio, son aeronaves de Estado las que se utilicen en servicios militares, de aduanas y de policía. Las demás son civiles.

Aeronave de pasajeros. Toda aeronave que transporte 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. Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que a juicio de la UAEAC posee instalaciones, infraestructura para soportar servicios aeronáuticos y aeroportuarios para ser operados en la aviación civil.

Aeropuerto nacional. Todo aeropuerto designado por el estado como tal, destinado en forma exclusiva a operaciones de carácter nacional en donde se realizan controles de la aviación civil policivos.

Aeropuerto público. Son aeropuertos públicos todos los aeropuertos civiles de propiedad del estado, y los que aún siendo de propiedad privada están destinados al uso público para la operación de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

aeronaves destinadas a prestar servicios bajo remuneración a personas distintas al propietario; los demás son privados.

Aeropuerto internacional. Todo aeropuerto que cuenta con facilidades adecuadas al tráfico aéreo internacional, y que el Estado Contratante en cuyo territorio está situado, designa como aeropuerto de entrada o salida para el tránsito aéreo internacional; en el cual se llevan a cabo trámites de aduana, migración, sanidad, cuarentena agrícola y demás procedimientos zoófito sanitarios similares requeridos.

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 acreditado. Agente de carga que ha sido reconocido oficialmente como tal por la UAEAC y proporciona los controles de seguridad sobre la carga, encomiendas de mensajería o el correo exigidos en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Area estéril aeroportuaria o zona estéril. Espacio al que se han aplicado medidas especiales de seguridad del aeropuerto, ubicado entre un puesto de inspección y las aeronaves, su acceso está estrictamente controlado y en la cual, se garantiza la inexistencia de armas, explosivos, materias, artículos peligrosos y cualquier otra actividad comercial.

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

Area o zona de seguridad restringida. Aquellas zonas o áreas de la parte aeronáutica y aeroportuaria identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso se aplican otros controles de seguridad; dichas áreas normalmente incluirán entre otras, todas las áreas 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 equipajes, incluida las zonas en que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionado; 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; las dependencias de comunicaciones y ayudas a la navegación área. El acceso a estas zonas estará limitado mediante uso de la autorización o permiso expedido por el Gerente o Administrador Aeroportuario o el Gerente del Concesionario.

Arma. Cualquier objeto que pueda ser utilizado para atacar o 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. Instrumento corto-punzante que sirve para atacar o defenderse. Se considera arma blanca todo instrumento cortante o punzante sin importar la longitud o tamaño de la hoja o cuerpo.

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 comercial 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 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. Examen a profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa nacional de seguridad de la aviación civil

Autoridad nacional de seguridad de la aviación civil. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) es la autoridad aeronáutica, autoridad aeroportuaria y autoridad de seguridad de la aviación civil en la República de Colombia. Esta autoridad asignará los funcionarios quienes serán responsables del diseño, aplicación y verificación del cumplimiento del Programa nacional de seguridad de la aviación civil 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, el Departamento administrativo de seguridad (DAS), la Dirección de impuestos y aduanas nacionales (DIAN), el Ministerio de la protección social o Secretarías de salud, el Ministerio de agricultura y el Instituto colombiano agropecuario (ICA) y el Ministerio del medio ambiente 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 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 aeroportuaria o aeronáutica, o una persona que se encuentra dentro de un aérea aeronáutica o aeroportuaria, pueda estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

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

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Certificación. Evaluación formal y confirmación de competencias otorgada por la UAEAC quien certifica que una persona posee los conocimientos y perfiles necesarios para desempeñar las funciones de seguridad de la aviación civil con un grado de gestión aceptable.

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

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 concesionarios aeroportuarios y/o la Policía nacional, determinadas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil, 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 del Departamento administrativo de seguridad (DAS) destinadas al control de emigración e inmigración de nacionales y extranjeros, manejo de deportados y control del tráfico de personas; así como también las actividades de inteligencia que se desarrollan en el aeropuerto para prevenir la comisión de delitos y los procedimientos de policía judicial asignados.

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 que 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Control de seguridad del medio ambiente. Conjunto de procedimientos y técnicas propias del Ministerio del medio ambiente y vivienda 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, mensajería, encomiendas y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales y/o empresas especializadas de correos.

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.

Desembarque. Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje.

Embalaje. Receptáculos y demás componentes o materiales, necesarios para que éstos sean idóneos a su función de contención y permita satisfacer las condiciones de embalaje previstas en la Parte Décima de los RAC (Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea) y demás normas aplicadas a esta materia.

Embalar. Procedimiento y operación mediante la cual se empaquetan artículos o sustancias en envolturas, se colocan dentro de embalajes o bien se resguardan de alguna otra manera.

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

Envío. Uno o más bultos de mercancías, que un explotador acepta de un expedidor de una sola vez y en un mismo sitio, recibidos en un lote y despachados a un mismo consignatario y dirección.

Equipaje. Conjunto de artículos de propiedad de pasajeros, entregados mediante etiqueta registrada por el explotador de la aeronave para el mismo trayecto o ruta a utilizar por el pasajero, transportados en una aeronave bajo responsabilidad del explotador y de conformidad a un contrato de transporte aéreo.

Equipaje de transferencia entre explotadores de aeronaves. Equipaje de pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador, durante el viaje del pasajero.

Equipaje extraviado. Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros, antes, durante o después del viaje.

Equipaje no acompañado. Equipaje transportado mediante guía de carga aérea, a bordo de una aeronave y sobre el cual se han aplicado especiales medidas de seguridad cuando sea transportado en aeronaves destinadas a pasajeros.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Equipaje no identificado. Equipaje con o sin etiqueta 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 ningún pasajero reclama.

Equipo de seguridad de aeropuerto. Conjunto de dispositivos de carácter especializado utilizado individualmente o como parte de un sistema de seguridad por las autoridades de seguridad del aeropuerto.

Estado del explotador de aeronave. Estado donde está certificado y domiciliado el explotador de la aeronave, o en su defecto, donde radica su sede comercial con carácter permanente.

Estado de origen de la mercancía. Estado en cuyo territorio se cargó inicialmente la mercancía a bordo de una aeronave.

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

Expedidor reconocido. Persona natural o jurídica que envía sus propias mercancías por vía aérea y que tiene relaciones comerciales establecidas con un agente de carga acreditado o un explotador de aeronaves.

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. Explotador de una aeronave es la persona inscrita como propietaria de la misma en el registro aeronáutico. El propietario podrá transferir la calidad de explotador mediante acto aprobado por la autoridad aeronáutica e inscrito en el registro aeronáutico nacional. El explotador tiene a su cargo el control técnico y operacional sobre la aeronave y su tripulación, incluyendo la conservación de su aeronavegabilidad y la dirección de sus operaciones y es el responsable por tales operaciones y por los daños y perjuicios que llegaren a derivarse de las mismas.

Explotador de aeródromo. Se presume explotador al dueño de las instalaciones, equipos y servicios que constituyen el aeródromo, a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro Aeronáutico nacional. En los casos en que un aeródromo sea construido u operado por acción comunal, o de otra manera semejante, a falta de explotador inscrito se tendrá por tal al municipio en cuya jurisdicción se encuentre.

Facilitación. Conjunto de medidas adoptadas para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves y para evitar todo retardo innecesario a las mismas, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre migración, aduana y despacho conforme a lo establecido en el Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional. Estas medidas consisten en ausencia de trabas administrativas, agilidad y automatización de formalidades imprescindibles.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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. Aplicación de medios visuales, manuales, técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos, objetos incendiarios, materias o sustancias peligrosas que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Inspección de seguridad. Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del Programa nacional de seguridad de la aviación civil por parte de un explotador aéreo, un aeropuerto, empresas de servicios en tierra, etc., responsables de cumplir con el Programa nacional de seguridad de la aviación civil.

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

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

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.

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

Pasajero 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.

Pasarela de embarque. Rampa actuada mecánicamente y ajustable para proporcionar a los pasajeros acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos. También se le denomina puente de abordaje.

Persona discapacitada. Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 el Programa nacional de seguridad de la aviación civil. 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 el Programa nacional de seguridad de la aviación civil y en el Plan de seguridad de aeropuerto. Se 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. Procedimientos extraordinarios que hacen parte del Plan de seguridad de aeropuerto y que tienen como finalidad coordinar los esfuerzos entre los distintos organismos, empresas e instituciones para hacer frente a cualquier amenaza o acto de interferencia ilícita que afecte la seguridad de las personas, las aeronaves y las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias.

Plan nacional de contingencia. Es el Protocolo de actuación en crisis, generada como respuesta a actos de interferencia ilícita perpetrados contra la aviación civil, buscando 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.

Programa nacional de seguridad de la aviación civil. Medidas generales de carácter preventivo adoptadas por cada Estado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

Puesto de estacionamiento de aeronave. Área específica en una rampa 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.

Punto vulnerable. Todo lugar o instalación de un aeropuerto o conectada con el mismo, susceptible de actos de interferencia ilícita, en cuyo caso perjudicaría seriamente su funcionamiento. Se consideran puntos vulnerables en los aeropuertos: las pistas y calles de rodaje, las instalaciones de comunicaciones, servicios de tránsito aéreo y navegación aérea, instalaciones, eléctricas, almacenamiento de agua o combustibles y toda instalación similar a las anteriores.

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

RAC. Sigla que identifica a los Reglamentos aeronáuticos de Colombia, publicación de la UAEAC que reúne las normas aeronáuticas aplicables a todas las actividades directa o indirectamente relacionadas con el uso de aeronaves civiles.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Sabotaje. Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil, las instalaciones y servicios aeroportuarios y aeronáuticos, mediante un acto de interferencia ilícita.

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. Conjunto de mercancías destinadas a la venta o al consumo de los pasajeros o miembros de la tripulación, que se encuentra a bordo de la aeronave para ser desembarcadas a la llegada de la misma, o que se embarcan durante su permanencia en el aeropuerto.

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 aún 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.

UAEAC. Sigla que identifica a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, entidad que en la República de Colombia ejerce las funciones de Autoridad Aeronáutica y como tal, de autoridad en seguridad de la aviación civil.

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 espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye rampas, hangares, edificios y talleres, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.

Zona de mercancías. Espacios e instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancía. Incluye las rampas, los edificios y almacenes de mercancías, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO II

DISPOSICIONES GENERALES

17.2.1. Objetivo del Programa nacional de seguridad de la aviación civil. El Programa nacional de seguridad de la aviación civil expedido por la UAEAC, es el conjunto de normas, métodos y procedimientos de carácter preventivo, de aplicación en todos los aeropuertos públicos del país, con el objeto 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 y aeroportuarias contra actos de interferencia ilícita.

17.2.2. Principios rectores. El Programa nacional de 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 y sus dependientes, los 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 el Programa nacional de seguridad de la aviación civil. En los aeródromos o aeropuertos administrados por particulares en virtud de un contrato de concesión, la responsabilidad por cumplimiento y hacer cumplir el Programa nacional de seguridad de la aviación civil se encuentra en cabeza del representante legal del concesionario, quien responderá de manera directa ante la UAEAC por el cumplimiento del mismo.

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

17.2.5. Campo de aplicación. Quedarán sometidas al régimen contenido en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil y demás disposiciones que lo desarrollen, los explotadores de aeródromos o aeropuertos, los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios, los talleres aeronáuticos, 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.

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 el Programa nacional de seguridad de la aviación civil de conformidad con lo establecido en el Decreto 1400 de 2002.

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

facilitación contenidos en el Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional, las autoridades de Migración, Aduanas, Salud, Sanidad aeroportuaria, Policía nacional, Fuerzas militares, la UAEAC y las dependencias de seguridad de la aviación civil, se asegurarán de armonizar sus actuaciones 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. Por lo anterior, las autoridades antes indicadas eliminarán toda traba administrativa, agilizarán su respuesta al usuario y automatizarán las formalidades imprescindibles; igualmente, integrarán y coordinarán sus procesos 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 en la aplicación de las leyes de migración, aduana, despacho y salubridad, manteniendo la agilidad y dinámica propia de la aviación civil, sin detrimento de la efectividad en los controles de seguridad establecidos.

Con el fin de asegurar el logro de los objetivos antes indicados, las referidas autoridades integrarán el Comité nacional de facilitación, órgano colegiado que se encargará de aprobar el Programa nacional de facilitación y de unificar las diferentes actuaciones administrativas. Con el mismo objetivo, el explotador de aeropuerto público y las autoridades seccionales conformarán el Comité de facilitación del aeropuerto, cuerpo colegiado que diseñará su Plan de facilitación de aeropuerto ajustándose a lo previsto en el Programa nacional de facilitación y se asegurará de aplicar los procedimientos acordados de manera uniforme en el respectivo aeropuerto.

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 la Colombia; su competencia, composición y funciones se rigen por lo establecido en el Decreto 1400 de 2002.

17.3.2. Competencia de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC. Conforme a las políticas y estrategias aprobadas por la Comisión intersectorial de seguridad aeroportuaria, compete al Director de seguridad y supervisión aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, dirigir el control, vigilancia y aplicación de las disposiciones del Programa nacional de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos públicos del país.

17.3.3. Funciones de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 26 del Decreto 260 de 2004, la Dirección de seguridad y supervisión aeroportuaria se responsabilizará de:

- a. Fijar los procedimientos en materia de seguridad de la aviación civil mediante de circulares, formatos órdenes administrativas y memorandos.
- 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, así como también, los que éstos deban desarrollar para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- c. Designar los inspectores de seguridad de la aviación para los aeropuertos internacionales, o grupos de aeropuertos quienes ejercerán las labores de inspección de los esquemas de seguridad de la aviación del aeropuerto, del explotador de aeronaves y empresas que desarrollan actividades de aeronáutica civil de conformidad con los procedimientos que al efecto adopte la UAEAC.
- d. Efectuar auditorias, supervisiones, evaluaciones, 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 usuarios de los 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 que contribuyen al Programa nacional de seguridad de la aviación civil tomen 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 Dirección General de la UAEAC, 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 seguridad de otros Estados.
- 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. Mantener actualizado el Programa nacional de seguridad de la aviación civil para que sea óptimo y eficaz en todo tiempo.
- p. Implementar las tareas y recomendaciones que establezca la Comisión intersectorial de seguridad aeroportuaria.
- q. Diseñar y aplicar el Programa nacional de control de calidad en seguridad de la aviación civil, documento de obligatorio cumplimiento para todos los explotadores de aeronaves y, explotadores de aeropuertos de los aeropuertos públicos del país, empresas de servicios aeroportuarios especializados, talleres aeronáuticos, arrendatarios o tenedores de inmuebles en los aeropuertos, escuelas de instrucción en seguridad de la aviación civil, etc.
- r. Las demás funciones que el Director General o el Secretario de sistemas operacionales de la UAEAC le asigne en materia de seguridad de la aviación civil.

17.3.4. Responsabilidad de la seguridad de la aviación civil en los aeropuertos. El Gerente o Administrador de aeroportuario, o el Gerente del concesionario serán responsables de cumplir y hacer cumplir el Programa nacional de seguridad de la aviación civil 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 aeroportuario, o el Gerente del concesionario designará en su Plan de seguridad de aeropuerto un responsable de la seguridad de la aviación civil, a quien asignará la autoridad, los recursos y la logística necesaria que le permita cumplir y hacer cumplir el Programa nacional de seguridad de la aviación civil, el Plan de seguridad de aeropuerto y demás normas o medidas aplicables a la seguridad de la aviación civil en su aeropuerto. La designación del responsable de la seguridad en el aeropuerto no exime al Gerente o Administrador de aeroportuario, o el Gerente del concesionario o explotador del aeropuerto de sus responsabilidades de orden penal, civil o administrativo en relación con la seguridad en la aviación civil.

17.3.5. Objeto del Plan de seguridad de aeropuerto. El Plan de seguridad de aeropuerto, de un aeropuerto público del país, tendrá por objeto el desarrollo de los procesos y procedimientos requeridos para hacer efectivas las normas establecidas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil.

17.3.6. Funciones de los responsables de la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto. El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario en cada aeropuerto público, tendrán las siguientes funciones, bien sea que las desarrolle en forma directa o a través del Jefe de seguridad:

- a. Cumplir y hacer cumplir las normas establecidas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil y en el Plan de seguridad de aeropuerto, adelantando inspecciones en forma permanente.
- 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 UAEAC.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- c. Coordinar con la Policía nacional y demás autoridades locales de seguridad del aeropuerto, la aplicación de los procedimientos establecidos en el Plan de seguridad de aeropuerto 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. Aprobar y supervisar el Apéndice correspondiente a dicha base del Plan de seguridad del explotador de aeronaves, con fundamento en la aprobación del plan genérico realizado por la Dirección de seguridad y supervisión aeroportuaria.
- i. Llevar un registro diario de las novedades de seguridad de la aviación civil e informar oportunamente a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, sobre cualquier acto de interferencia ilícita, manteniendo el sigilo correspondiente a fin de que esta información no se divulgue en forma pública.
- j. 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.
- k. 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.
- l. 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 aeroportuarios, talleres aeronáuticos y arrendatarios o propietarios de locales comerciales o hangares, proponiendo las medidas preventivas y correctivas.
- m. Realizar las labores inherentes a la supervisión de los contratos de seguridad y vigilancia, cuando así se determine en el respectivo contrato o la de la UAEAC de seguridad y supervisión aeroportuaria lo estime conveniente.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- n. 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 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).
- o. 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.
- p. 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 contingencias.
- q. Llevar a cabo estudios, inspecciones, pruebas o investigaciones de conformidad con los procedimientos establecidos, sin perjuicio de las auditorias, supervisiones, inspecciones, estudios y pruebas que la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces realice.
- r. Acatar e implementar las recomendaciones realizadas por la Comisión intersectorial de seguridad aeroportuaria, la UAEAC o la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, así como suministrarles oportunamente los informes que estas le soliciten.
- s. Asegurar 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 el Capítulo XXI de esta Parte y el Programa nacional de control de calidad de la aviación civil.

17.3.7. Comité de seguridad de aeropuerto. Sin perjuicio de la organización interna de las distintas autoridades de control, en todos los aeropuertos públicos del país 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 de la aviación civil y el Programa nacional de seguridad de la aviación civil, a fin de prestar un servicio de seguridad integrado y de calidad a los usuarios del terminal aéreo.

17.3.8. 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 con base en el aeropuerto.
- e. El jefe de seguridad del aeropuerto, quien actuará como Secretario del Comité.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Igualmente, formarán parte del Comité, cuando las circunstancias así lo ameriten, el Director regional aeronáutico con jurisdicción en el aeropuerto o su delegado, el Secretario sistemas operacionales y el Director de seguridad y supervisión aeroportuaria de la UAEAC y el Jefe de la dependencia del Departamento administrativo de seguridad (DAS) que opere en la localidad.

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.

17.3.9. 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 de Extranjería del Departamento administrativo de seguridad (DAS) 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. El representante de la autoridad ambiental destacada en el aeropuerto.
- i. Un representante elegido por los explotadores de aeronaves con base en el aeropuerto.
- j. El Jefe de la dependencia de seguridad de la aviación civil, quien actuará como secretario del Comité.

Igualmente formarán parte del Comité, cuando las circunstancias así lo ameriten, el Director regional aeronáutico con jurisdicción en el aeropuerto o su delegado, el Secretario sistemas operaciones y el Director de seguridad y supervisión aeroportuaria de la UAEAC, así como también los Comandantes de Bases de la Fuerza aérea o Armada nacional o de la aviación del ejército ubicados en inmediaciones del aeropuerto.

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

- a. Coordinar la aplicación del Programa nacional de seguridad de la aviación civil 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 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. Sugerir al explotador del aeropuerto y a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, 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 del Programa nacional de seguridad de la aviación civil y se constituyan en los medios idóneos para enfrentar las amenazas que afectan al aeropuerto.
- 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 sean ágiles, efectivos y estén acordes con el principio de facilitación que orienta la actividad aérea.
- 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 de la aviación civil o la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, así como remitir a la misma los informes periódicos sobre las actividades desarrolladas.
- h. Elaborar un reglamento de funcionamiento específico para el Comité de seguridad de aeropuerto.

17.3.11. 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.

17.3.12. 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 Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces.

17.3.13. Factor humano de seguridad de la aviación civil. El eje de la seguridad de la aviación civil lo constituye el factor humano 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

17.3.14. Funciones de la Policía nacional en los aeropuertos públicos. Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Policía nacional de Colombia, las funciones que dicha institución desarrolla al interior de los aeropuertos públicos, se ajustarán a los convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento que celebre con la UAEAC, el concesionario o el explotador del aeropuerto público para garantizar la seguridad de la aviación civil y la seguridad integral en los aeropuertos públicos.

17.3.15. Control de calidad. Para garantizar el control de calidad sobre el factor humano de seguridad de la aviación civil, los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves, realizarán procesos de selección de este personal en el cual se incluya, entre otros aspectos: examen de actitud 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 aviación civil.

17.3.16. Programa nacional de control de calidad 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 auditorias o supervisiones de seguridad;
- e. Reglas de evaluación de los resultados e informes de las encuestas, inspecciones, auditorias o supervisiones, estudios y pruebas de seguridad;
- 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 del personal de seguridad de la aviación civil; y,
- i. Factores humanos.

CAPITULO IV

PLAN DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

17.4.1. Objeto. El Plan de seguridad de aeropuerto, de cada aeropuerto público del país, tendrá por objeto el desarrollo de los procesos y procedimientos requeridos para hacer efectivas las normas establecidas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil.

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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, los talleres aeronáuticos (TAR) y los arrendatarios o propietarios de locales comerciales o hangares.

Las medidas y procedimientos de seguridad contenidos en el Plan de seguridad de aeropuerto, deberán estar conformes con las estipulaciones contenidas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil.

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 deberán solicitar la aprobación del Plan de seguridad de aeropuerto a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces.

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 a solicitud de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, y debe ser presentado a esta dependencia para evaluación y aprobación.

CAPITULO V

AREAS O ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS

17.5.1. Areas o zonas 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.
- 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 tales como torre de control, salas de control de tránsito aéreo, salas de radar, centrales de comunicaciones aeronáuticas,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

cabinas de sonido, conmutador telefónico, estaciones de energía, ayudas a la navegación aérea, casas de plantas eléctricas, centrales de seguridad, dependencias de información aeronáutica, meteorológica y las demás que cumplan funciones similares.

- h. Cuarteles de Bomberos.
- i. Hangares de empresas aéreas y Talleres de aviación.
- j. Areas destinadas a depósito y almacenamiento de agua o combustibles.
- k. Areas 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 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 ejecutado 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 transitorio.

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.

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 contratos de arrendamiento 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 a 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 del personal de autoridades judiciales, Fuerzas militares, Policía nacional, Departamento administrativo de seguridad (DAS), Dirección de impuestos y aduanas nacionales (DIAN). El ingreso del personal de autoridades judiciales, fuerzas militares, Policía nacional, Departamento administrativo de seguridad (DAS), Dirección de impuestos y aduanas nacionales (DIAN) 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 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, se coordinará de modo tal que no lo hagan en número superior a tres (3) funcionarios y de manera que no interfieran en el servicio que se presta.

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 indicado en el Capítulo XXIV de esta Parte.

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 aeropuerto, el Gerente o Administrador aeroportuario, Gerente del Concesionario o el Jefe de seguridad de la aviación civil expedirá, previa solicitud escrita, 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 de embarque e ingreso a las aeronaves, 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 y el personal de seguridad del explotador de la aeronave, 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

explotadora de la aeronave, la cual deberá corresponder con la fecha y hora estimadas 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 durante 30 minutos (15 antes y 15 después de la hora prevista para el vuelo).

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.

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 y el personal del explotador de la aeronave. 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 el Capítulo XXIV de esta Parte.

17.5.6. Ingreso de los tripulantes a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto.

Las tripulaciones de transporte aéreo 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.

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 UAEAC.

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.

El carné institucional que la UAEAC 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,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

pero debe ser portado por su titular en lugar visible, a la altura del tórax, siempre que el funcionario deba ingresar y durante su permanencia en las instalaciones de la UAEAC de Colombia.

17.6.2. Clases de autorizaciones para personas. En los aeropuertos públicos, 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
- b. 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 UAEAC, organismos de seguridad del Estado, Fuerza pública, entidades del sector público o, empleados contratados por estas entidades, explotadores de aeropuerto, empresas de aviación, empresas de servicios aeroportuarios especializados y talleres aeronáuticos autorizados 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 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 o 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 (50mm.X 80mm.), material P.V.C. 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, 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 y en los aeropuertos en los que se operen puentes de abordaje, podrá incluir 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 UAEAC.

17.6.6. 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 UAEAC, 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 UAEAC, explotador del aeropuerto, empresas de aviación, empresas de servicios aeroportuarios especializados y talleres aeronáuticos 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.

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 median circunstancias que ameriten autorizar el ingreso temporal a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

17.6.7 Características del permiso transitorio para personas. De ser posible se observarán las previsiones contenidas en el numeral 17.5.4. En caso contrario, el permiso transitorio para personas tendrá las siguientes características: tipo etiqueta, tamaño estándar comercial (50mm X 80mm.), confeccionado en material de papel con autoadhesivo 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

17.6.8. Contenido del permiso transitorio para personas. De ser posible se observarán las previsiones contenidas en el numeral 17.5.54. 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.

17.6.9. Clases de autorizaciones para vehículos. El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario establecerá las siguientes clases de autorizaciones:

- a. Permiso permanente.
- b. Permiso transitorio.

17.6.10 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 UAEAC, de otras entidades gubernamentales encargadas del control o vigilancia, del explotador del aeropuerto y servicios del aeropuerto tales como: servicio de rescate y salvamento, servicio de extinción incendios, seguridad de la aviación civil, inspección de rampa, 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.

17.6.11. Características del permiso permanente para vehículos. El permiso permanente para vehículos deberá tener las siguientes características: tamaño estándar comercial (50mm. X 80mm.), 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.6.12. 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 y modelo 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.

17.6.13. 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 (INPEC), 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.

17.6.14. Características del permiso transitorio para vehículos. De ser posible se observarán las previsiones contenidas en el numeral 17.5.11. En caso contrario, el permiso transitorio para vehículos tiene las siguientes características: Tipo etiqueta, tamaño estándar comercial (50mm. X 80mm.), confeccionado en material de papel con autoadhesivo 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 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.

17.6.15. 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.

17.6.16. 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, 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 o los miembros de la Policía nacional.

Igualmente, los inspectores de la Secretaria de sistemas operacionales, Secretaria de seguridad aérea y demás funcionarios de control o vigilancia de la UAEAC, deben cumplir con estas obligaciones cuando, en razón de sus funciones, requieran ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los permisos de vehículos deben ser fotocopiados 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 zonas de de seguridad restringidas con el documento fotocopiado.

Los conductores de los vehículos deben dar estricto cumplimiento a las normas sobre tránsito de automotores en rampa 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

Tanto el conductor como los acompañantes deben contar con el respectivo carné o permiso temporal para ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

17.6.17. Retención de los permisos. Sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar, los funcionarios de seguridad de la aviación civil o de operaciones aeroportuarias 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, los funcionarios del aeropuerto asignados a las labores de seguridad u operaciones, también podrán retener los permisos por las mismas razones, los cuales, con un informe sucinto de los hechos serán puestos en el menor tiempo posible a disposición del representante de la UAEAC con base en el aeropuerto o del Director regional aeronáutico correspondiente, quien dará cumplimiento a lo establecido en la Parte Séptima de los RAC.

17.6.18. Devolución de permisos permanentes y transitorios. Todos los permisos son propiedad de la entidad que los expide (UAEAC o Concesionario), respectivamente, 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 interesado deberá formular la correspondiente denuncia ante las autoridades competentes, siendo éste un requisito indispensable para su reexpedición.

17.6.19. Valor de los permisos permanentes y 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 UAEAC, 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.

No habrá lugar a cobro alguno por concepto de la expedición de permisos a los representantes de la UAEAC, 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.

17.6.20. 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 de: Explotadores de aeronaves, empresas de servicios aeroportuarios especializados, centros de instrucción aeronáutica, talleres aeronáuticos y demás establecimientos aeronáuticos o aeroportuarios autorizados para operar en el respectivo aeropuerto.

17.6.21. 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 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 de arrendamiento estén en proceso de litigio, el arrendatario deberá anexar a la solicitud una copia del recibo del pago del canon de arrendamiento del mes anterior a la solicitud o, en su defecto, el documento en donde conste el acuerdo de pago correspondiente, salvo que exista mandamiento judicial en que se determine que puede expedírsele las autorizaciones correspondientes mientras se resuelve el respectivo litigio.

17.6.22. Listado de las fundaciones, asociaciones o cooperativas. El Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario elaborará, mantendrá y conservará un listado actualizado de fundaciones asociaciones o cooperativas, legalmente constituidas y autorizadas para realizar sus actividades dentro del aeropuerto, relacionadas con 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 y dirección y teléfono de residencia de la totalidad de sus miembros y estará obligado a mantenerlos actualizados mientras se encuentre vigente la autorización.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

17.6.23. Ingreso de vehículos de funcionarios de la UAEAC. El ingreso de vehículos de funcionarios de la UAEAC a los parqueaderos dispuestos en los aeropuertos públicos para su uso, se hará previa presentación del carné institucional que al efecto expide esa autoridad como documento de identificación oficial de sus funcionarios.

En los parqueaderos de aeropuertos públicos controlados por entes territoriales o concesionarios, los funcionarios de la UAEAC ingresarán sus vehículos con la autorización que al efecto expida la dependencia de seguridad del aeropuerto.

17.6.24. Carné aeronáutico nacional. Este carné es un documento aeronáutico de orden nacional que faculta a los inspectores de la Secretaria de sistemas operacionales, Secretaria de seguridad aérea y demás funcionarios de la UAEAC que desempeñan funciones de control y vigilancia, para ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas de cualquier aeropuerto, administrado o no por la UAEAC, con el fin de practicar inspecciones técnicas, operativas, 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, talleres, escuelas y empresas de servicios aeroportuarios especializados, 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.

La expedición de este carné está a cargo del área que para el efecto establezca la UAEAC, previa solicitud, debidamente justificada, elevada por el Secretario de sistemas operacionales, Secretario de seguridad aérea o Director de la dependencia de la UAEAC competente para ejecutar labores de control o vigilancia.

Para efectos de verificación, la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, enviará a la dependencia de seguridad de los aeropuertos públicos del país, el modelo de carné que la UAEAC otorga a estos funcionarios.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Las condiciones jurídicas de este documento estarán reguladas mediante resolución especial, expedida para el caso por la UAEAC.

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 los equipos de seguridad correspondientes, por el personal asignado a las funciones 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 conceptué 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. 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 será sometidos a requisa manual y en su lugar se utilizarán los sistemas de detección de metales instalados 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. Si insiste en llevar el arma consigo, se informará al Comandante de la aeronave en que pretende viajar para que éste decida si lo transporta o no en virtud de lo establecido en el Convenio de Tokio de 1963, adoptado mediante la Ley 14 de 1972.
- 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 que la misma sea embalada conforme los procedimientos del explotador de la aeronave civil. Si el diplomático insiste en llevar el arma en el equipaje de mano, el supervisor o el jefe de turno de seguridad informará al Comandante de la aeronave para que decida si realiza el transporte o no; de igual manera se procederá si se detecta la presencia de sustancias o artículos peligrosos.
- 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.

17.7.3. Requisa de pasajeros discapacitados e infantes. Los pasajeros discapacitados 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 desde 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.

17.7.4. 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,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

17.7.5. 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 los cuales se adelante un operativo especial o diligencia judicial, evento en el cual, dicho personal podrá ingresar con sus armas a los muelles o salas de embarque. 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.

17.7.6. Oposición a la requisa o a la inspección del equipaje de mano. Salvo lo contemplado para el personal diplomático, fuerzas militares, autoridades de control o funcionarios judiciales cuando actúen en procedimientos especiales, 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 medidas de seguridad de la aviación civil, serán desembarcados hasta que se realice la requisa o inspección correspondiente.

17.7.7. Detección de armas, artículos explosivos, mercancías peligrosas o sustancias ilegales. En los eventos en que se detecten armas a las personas requisadas 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, 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 de seguridad del explotador de aeronave para embalar adecuadamente el arma para que el pasajero continúe su 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 de seguridad 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

17.7.8. 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.

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.

17.7.9. Inspección de pasajeros, tripulaciones, empleados y equipaje de mano en salas de embarque de vuelos internacionales. 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.

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.

Si con ocasión del control ejercido por el explotador de aeronaves se encuentra materiales, sustancias u objetos cuyo transporte este 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.

17.7.10. 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 bolso de mano pequeño 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces.

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.

17.7.11. Modelos aeroportuarios para control de pasajeros y requerimientos mínimos de infraestructura. 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. **El 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 las salas de embarque. El flujo de pasajeros y demás usuarios se hará en una sola dirección, sin contra flujos, asegurándose 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, 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 y, además, no pueden existir ingresos por sitios distintos al puesto de control de seguridad de la aviación civil.

Cuando se presenten todas las condiciones antes enunciadas, podrá existir actividad comercial únicamente en los espacios ubicados entre el puesto de control de seguridad de la aviación civil ubicado a la entrada del salón principal y el punto de ingreso a las salas de embarque, sitio donde debe ubicarse un nuevo puesto de control de seguridad de la aviación civil. 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. 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. Los establecimientos comerciales solo podrán comercializar las mercancías que estén autorizadas para ingresar a un área estéril de acuerdo con la definición de área estéril dispuesta en esta en esta Parte 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

u objetos para empaquetar o para facilitar el consumo de los artículos que comercializan que estén autorizadas para ingresar a un área estéril.

- b. **El 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 no pueden existir ingresos por sitios distintos al puesto de control. La esterilidad de la sala impone que no puedan existir locales comerciales al interior de la misma.
- c. **El 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 aledaño 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 deberá estar dotado de las 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 o equipo 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, debe ser objeto de inspección de seguridad de la aviación civil sin excepción alguna. La inspección vehicular tiene como objetivo descartar la posibilidad de que a través de los mismos, se ingresen armas, artefactos explosivos,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 las que deba 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 seguro 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.

17.8.6. Control de seguridad de la aviación civil sobre los vehículos destinados a los servicios de rescate y salvamento, servicio de extinción de incendios, operaciones, seguridad de la aviación civil, sanidad aeroportuaria y demás vehículos destinados a operaciones en rampa. El Gerente o administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario se asegurarán de evitar que los vehículos destinados a las operaciones de: servicio de rescate y salvamento, servicio de extinción de incendios, operaciones aeroportuarias, seguridad de la aviación civil y sanidad aeroportuaria, y los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

demás vehículos destinados en forma exclusiva a las operaciones de rampa, tanto por el aeropuerto como por los explotadores de aeronaves o empresas de servicios aeroportuarios especializados 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 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 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; se dejará el registro de tal hecho y se solicitará a la Policía nacional una revisión minuciosa para los efectos de su competencia.

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 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, Dirección de impuestos y aduanas nacionales y el Departamento administrativo de seguridad, 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. En los accesos vehiculares de gran flujo, se deberá dotar una talanquera 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. 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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

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

- La seguridad de sus áreas operacionales, instalaciones propias, arrendadas o en su poder a cualquier título;
- La seguridad de sus bienes muebles;
- La seguridad de sus pasajeros, tripulación, empleados, contratista, equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportado; y,
- 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 cualquiera de sus bases y un Apéndice con las medidas específicas aplicadas en cada uno de los aeropuertos en que normalmente opere.

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 y correo transportados, 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 lo establecido en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil y el Plan de seguridad de cada aeropuerto donde tenga operación.

17.9.2. Elaboración, actualización y aprobación del Plan de seguridad del explotador de aeronaves. El explotador de aeronaves civiles 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 civiles o su delegado responsable de la seguridad, presentará para aprobación su Plan de seguridad del explotador de aeronaves a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces.

El explotador de aeronaves deberá diseñar y elaborar un Apéndice en donde establezca las medidas y procedimientos de seguridad aeroportuaria específico por cada uno de los aeropuertos en donde

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

tienen operaciones. Este Apéndice deberá presentarse, por el representante legal o su delegado responsable de la seguridad, a cada Gerente o Administrador aeroportuario que le impartirá su aprobación cuando el aeropuerto es explotado por la UAEAC. En el caso de aeropuertos concesionados u operados por entidades territoriales, el Apéndice antes indicado será revisado por el respectivo explotador del aeropuerto, quien una vez confrontado contra su Plan de seguridad de aeropuerto emitirá su concepto de conformidad, antes de ser presentado a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC o quién haga sus veces para evaluación y aprobación.

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 junto con el Apéndice correspondiente a la base en donde pretenda iniciar operaciones y, obtener la aprobación del mismo por parte de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces.

El Plan de seguridad del explotador de aeronaves debe actualizarse cada vez que se ajusten las normas nacionales de seguridad de la aviación civil, cuando la UAEAC así lo solicite o cuando el explotador considere pertinente implementar un nuevo procedimiento de seguridad en su operación.

Los explotadores de aeronaves que estén operando actualmente en los aeropuertos dispondrán de tres (3) meses calendario, contados a partir de la entrada en vigencia de esta Parte, para presentar el Plan de seguridad de explotador de aeronaves o la correspondiente actualización; en los eventos en que ya cuente con un Plan aprobado por la UAEAC los Apéndices correspondientes a las bases en donde estén operando.

En caso de observaciones por parte de la UAEAC 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 tres (3) mes.

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.

Aprobado el Plan de seguridad del explotador de aeronaves, la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, comunicará de este hecho a la Secretaria de seguridad aérea de la UAEAC, o quién haga sus veces, al representante legal de la empresa solicitante y las dependencias de seguridad de los aeropuertos en donde opere o pretenda operar éste.

Sin perjuicio de las evaluaciones, inspecciones y pruebas que realiza la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, 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 Apéndice correspondiente a su aeropuerto.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.9.3. Obligaciones del explotador de aeronaves civiles 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 civiles debe incorporar en su Plan de seguridad del explotador de aeronaves como mínimo las siguientes obligaciones:

- a. Procedimientos orientados a cumplir y hacer cumplir a sus empleados, contratistas y usuarios, las normas y medidas expresamente señaladas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil, en el Plan de seguridad de aeropuerto y demás disposiciones emanadas de la UAEAC.
- b. 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.
- c. Procedimientos de inspección, verificación y revisión al ingreso de sus instalaciones y aeronaves 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, 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.
- d. Procedimientos para garantizar la seguridad de las aeronaves en tierra, manteniendo una protección especial sobre el diamante o zona de seguridad de la aeronave.
- e. Procedimientos para verificación de seguridad de las aeronaves antes de cada vuelo, bien sea por intermedio de su personal de seguridad o tripulación. Procedimientos para la inspección de las aeronaves que originan el vuelo, por intermedio de personal calificado. Este procedimiento debe incluir una inspección al interior de la aeronave donde se incluya 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 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. El explotador para tal efecto, debe desarrollar una lista de chequeo con las áreas y artículos a inspeccionar, el cual debe llevar la firma del supervisor que realizó la inspección.
- f. Procedimientos y técnicas para practicar entrevista de seguridad individual a pasajeros al momento del chequeo, 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
- g. 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.
- h. 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.
- i. 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

relacionado con el mismo no se ha embarcado. Igualmente deberá asegurarse la custodia de la documentación del vuelo como tarjetas de embarque y etiquetas con colillas, etc. al cierre del vuelo.

- j. Procedimientos para adelantar las investigaciones 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.
- k. 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 eficaz con las autoridades aeroportuarias y de Policía.
- l. Procedimientos para garantizar que el equipaje no acompañado, extraviado o no reclamado esté debidamente almacenado en un sitio especial hasta que sea entregado, reenviado o se le dé el destino legalmente permitido. Este equipaje será inspeccionado antes de ser almacenado.
- m. 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 convencionales 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.
- n. 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. Procedimientos para garantizar la inspección eficaz de carga, correo, mensajería, envíos, suministros y su custodia desde su recepción hasta su destino final.
- p. Procedimientos para recibir e implementar, las observaciones correcciones o sugerencias realizadas por la UAEAC, Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario en cada base de operación.
- q. 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
- r. 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, paquetes de mensajería y correo, 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,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de componentes anatómicos humanos y cadáveres y transporte de armas, explosivos, materias y artículos peligrosos.

- s. Procedimientos y controles efectivos y eficaces que impidan el ingreso de personas no autorizadas al puesto de pilotaje.
- t. Procesos de 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 y apoderamiento ilícito en vuelo.
- u. 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, 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 fijará avisos alusivos a dichos procedimientos o prohibiciones, en los mostradores de despacho de pasajeros, de expedición de boletos de viaje, sitios de entrega de guías aéreas, bodegas de recibo de carga y en las oficinas del explotador de aeronaves.
- v. 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 y embalarlas o transportarlas de acuerdo con las normas de manejo sin riesgo de mercancía peligrosas por vía aérea.
- w. 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.
- x. Procedimientos necesarios para atención a pasajeros, tripulación y equipaje una vez se haya resuelto el suceso producido por un acto de interferencia ilícita, hasta tanto puedan continuar su viaje o se dé por terminado el mismo.
- y. Medias de control y supervisión para garantizar que la circulación de personas desde y hacia sus aeronaves sean las autorizadas para acceder a las mismas.
- z. Procedimientos para el recibo e implementación de medidas de control establecidas en el aeropuerto por la UAEAC para los pasajeros y equipaje en tránsito o transferencia y de trasbordo, acorde con lo indicado en el Capítulo VII de esta Parte.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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, de cualquier tipo en aeronaves 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 las de transporte de carga que transporten pasajeros queda expresamente prohibido.

El transporte de subametralladoras, carabinas, escopetas y fúsiles que utiliza el Departamento administrativo de seguridad (DAS), se hará de manera excepcional y con sujeción al procedimiento establecido en el numeral correspondiente al transporte de armas por parte de los miembros de la Fuerza pública u otras entidades oficiales y se ceñirá a las especificaciones establecidas en la presente Parte.

Esta prohibición no es aplicable a las 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 municiones o 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 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 o de uso restringido o privativo de la Fuerza pública u organismos de seguridad del Estado. El transporte de subametralladoras, carabinas, escopetas y fusiles catalogados como armas de guerra o de uso privativo de la Fuerza pública, utilizados por el Departamento administrativo de seguridad (DAS) y de subametralladoras, utilizados 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, se hará bajo las siguientes condiciones y procedimiento:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a. Conforme a lo establecido en el Inciso Segundo del Numeral 17.10.3. de esta Parte, cuando el armamento pertenezca al Departamento administrativo de Seguridad (DAS) podrán transportarse hasta diez (10) de las armas permitidas en un mismo vuelo.
- b. Conforme a lo establecido 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, sólo podrán transportarse hasta cuatro (4) de las armas permitidas en un mismo vuelo.
- c. 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.
- d. Solo se podrá llevar en el vuelo, en la bodega de la aeronave, hasta dos (2) cargas de munición por cada arma.
- e. Antes del ingreso de 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.
- f. 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 tener lugar por lo menos con tres (3) horas de antelación al vuelo, con el fin de evitar demoras innecesarias.
- g. Las armas deben recibirse y transportarse como carga, de modo que ingresen y sean embarcadas conforme corresponde a la carga.
- h. La recepción, embarque, transporte y entrega de las armas deberá realizarse, en lo pertinente, conforme a los procedimientos establecidos en esta Parte.
- i. 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.
- j. 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

- k. 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.
- l. 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 prestar toda su colaboración que demande el transportador.
- m. Las armas sólo podrán transportarse en bodega de carga separada de la de pasajeros. El explotador de la aeronave se asegurará que estas armas, proveedores o municiones por ninguna causa entren en contacto con los pasajeros o que estos 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.
- n. 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.
- o. 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.
- p. 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 que trata el presente numeral sólo es aplicable en vuelos nacionales. En vuelos internacionales es prohibido el transporte de armas.

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, el Departamento administrativo de seguridad (DAS), 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

aeronaves civiles de carga cuando transporten pasajeros, cumpliendo con todas las exigencias de seguridad previstas para el personal civil.

Las armas de calibre mayor a 9.652 mm, así como los fusiles, subametralladores, carabinas y escopetas, no podrán ser transportados en las aeronaves destinadas al transporte civil de pasajeros o en las aeronaves civiles de carga, cuando transporten pasajeros. Se exceptúa de esta prohibición las armas relacionadas que 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 podrán ser transportadas 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 pasajero 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 podrán ser transportadas 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. Ninguna clase de arma de fuego bien sea para defensa personal, deportiva o de colección, ni sus proveedores o municiones para las mismas podrán ser transportadas 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.

En el evento en que durante el 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 Dirección de seguridad y supervisión de la UAEAC.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

En los casos o 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 Dirección de seguridad y supervisión de la UAEAC.

17.10.6. 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 estas 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 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 deberá negarse a transportar a dicho pasajero y le informará del procedimiento para el embalaje y transporte del arma previsto en este numeral.

Si el arma no va a ser transportada con el equipaje facturado del pasajero, el personal de seguridad 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, autoridad policial que un área específicamente adecuada para tal fin, ubicada en el área pública del terminal (armerillo), 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. Igualmente esta 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 ha llegado a su destino, el personal de seguridad 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 de seguridad 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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, los pilotos, 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 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.

El Gerente o Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario se asegurarán que su aeropuerto disponga en el área pública de un área acondicionada específicamente como armerillo para las actividades de verificación de armas por parte de la Policía nacional.

17.10.7. Transporte de armas blancas, armas de juguete o simuladas y otros objetos potencialmente peligrosos en aeronaves destinadas al transporte civil de pasajeros. Los pasajeros no podrán llevar consigo ni podrán transportar en la cabina, armas blancas ni objetos corto punzantes tales como hachas, bastones con punta metálica, tijeras, arpones, armas deportivas o herramientas que puedan ser utilizadas como armas corto punzantes o contundentes.

Tampoco podrán transportar armas de juguete o simuladas de ningún tipo, ni podrán llevar consigo en la cabina, objetos potencialmente peligrosos tales como arco, flecha, bate, bolillo, cachiporra, caja con punta o lados cortantes, cápsula explosiva, caja de fósforos o encendedores para cigarrillos, caña para pesca, corta uñas con navaja o lámina punzante o cortante, palo de ski, picahielo, cuchilla o navaja de afeitar, juguetes que se transforma en robots en forma de pistola, destornillador, elementos metálicos con punta, elementos para artes marciales, extintores, gases lacrimógenos o de cualquier tipo, lanzallamas, látigo, llave mecánica alicate, manopla, martillo, mazo, motosierra, palo de golf o jockey, punzón para ganado, químicos o gases neutralizantes, réplica de armas, sables, sacacorchos, spray pimienta, taco de billar, taladros, tubos, ni perfumes contenidos en envases con forma de granada, lazos o cualquier tipo de herramienta o equipo que potencialmente pueda ser utilizado como arma.

El transporte de estos elementos se hará 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 garantizará 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

17.10.8. 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 civiles 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 UAEAC conforme a los procedimientos a él aprobados en el Plan de seguridad del explotador de aeronaves y adoptes las todas las medidas y previsiones establecidas 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.

En los eventos en que se transporte algún tipo de material o sustancia aquí relacionada en las aeronaves civiles 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.

17.10.9. Facultades especiales del comandante de aeronave civil 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, 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 Dirección de seguridad y supervisión de la UAEAC.

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

17.10.10. 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 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

17.10.11. 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, Procuraduría General de la Nación, Dirección de Aduanas e Impuestos Nacionales y el Instituto Nacional Penitenciario 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. 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 aún 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 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.

Los encargados de realizar los controles a 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 Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces.

17.10.12. 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 17.8.8. de esta Parte 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 se pondrán a disposición de la Policía nacional destacada en el aeropuerto, acompañado de un informe sucinto de los hechos ocurridos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.10.13. 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.

17.10.14. 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 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.

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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.10.15. 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.

17.10.16. Prohibición de almacenamiento de armas y explosivos. Salvo lo dispuesto en el numeral 17.8.8. 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.

17.9.17. 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 aeropuertos públicos autorizados como internacionales. En aeropuertos autorizados para operaciones nacionales únicamente, se aplicará conforme a la evaluación del riesgo en seguridad de la aviación civil.

Los pasajeros deben abstenerse de transportar las sustancias antes indicadas en su equipaje de mano, sólo se permite llevar en su equipaje de mano pequeñas cantidades de líquidos, estos líquidos 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:

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

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.

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 de un aeropuerto como para los que se encuentran en tránsito en él.

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.

CAPITULO XI

TRANSPORTE DE PASAJEROS EN CONDICIONES JURIDICAS ESPECIALES, PASAJEROS MENTALMENTE TRASTORNADOS, DEPORTADOS Y DESMOVILIZADOS

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), 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 Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, sobre el incumplimiento que originó la negación del embarque.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 estos en la Ley 1098 de 2006 y demás normas que consagren derechos especiales para los niños.

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 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), 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.

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 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 mayor 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), la UAEAC, 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 pasajeros en condiciones jurídicas especiales. Por cada pasajero en condiciones jurídicas especiales deberá asegurarse al menos dos guardas o custodios en la aeronave.

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 deberá 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 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 deberá 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 deba realizar el vuelo bajo el efecto de calmantes o algún tipo de medicamento de ésta índole debe tenerse en cuenta que el tiempo de viaje no sobrepase los efectos del medicamento suministrado.

El acompañante del pasajero deberá 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.

17.11.5. 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.

Los deportados 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 de seguridad 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.

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 la Protección Social. Los componentes anatómicos distintos a los humanos sólo podrán ser transportados en aeronaves destinadas al transporte de carga. En ambos casos siempre se deberá cumplir 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 la protección social y los explotadores de aeronaves, la entidad autorizada por el Ministerio de la 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 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Cuando se trate de componentes anatómicos humanos se hará lo necesario para que estos 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 manual de los mismos, tomando las previsiones para que los mismos no sufran deterioro o daño.

17.12.2. Transporte de pasajeros enfermos mediante la utilización de ambulancias. Las ambulancias que ingresen a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos ordinariamente 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.

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 sino cumple 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.

Este servicio especial de transporte 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. Para el transporte de cadáveres por vía aérea, además de acreditarse previamente ante la dependencia de sanidad aeroportuaria el cumplimiento de todas las normas y procedimientos de orden sanitario, el personal de seguridad del aeropuerto debe inspeccionar el cofre y los despojos humanos de manera manual o mediante equipos de detección en coordinación con los funcionarios asignados a las labores de sanidad portuaria, a fin de asegurarse que los mismos se encuentren libre de armas, sustancias explosivas o incendiarios y mercancías peligrosas que puedan ser usados para cometer actos de interferencia ilícita. Igualmente, el personal de seguridad del explotador de la aeronave al embarcar el cuerpo debe verificar el cumplimiento de todas las medidas sanitarias y de seguridad de la aviación civil. Las anteriores inspecciones se llevarán a cabo sin perjuicio de las acciones o medidas propias de la Policía nacional o de las demás autoridades de control.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 o biosensores.

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 no sólo al equipaje facturado en el aeropuerto de origen, sino también, al equipaje transbordado entre aeronaves del mismo o distinto explotador.

En caso de existir sospecha de que 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. El equipaje no acompañado 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 estos, descartando la presencia armas, sustancias explosivas, pirotécnicas o incendiarias, sustancias o materias peligrosas, sustancias explosivas o incendiarias y mercancías 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 de la aeronave.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.13.6. Procedimiento especial de cotejo entre los pasajeros y el equipaje. 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 rampa o 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 la aeronave.

CAPITULO XIV

CONTROL DE LAS PROVISIONES, 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 que aplicables a las provisiones, los suministros y piezas de repuestos de aeronaves. Por tal motivo, deberán agotar todas las medidas 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, suministros y piezas de repuestos desde 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, suministros y piezas de repuestos en aeronaves destinadas al transporte regular de pasajeros. En las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros todas las provisiones, suministros y piezas de repuestos deben ser inspeccionados antes del abordaje a la aeronave.

Dentro de los procedimientos de control, el explotador de la aeronave debe contemplar la inspección por cualquier medio de las provisiones, 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 y suministros, el remitente, el destino y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

destinatario; igualmente, el explotador debe verificar que en los vehículos de transporte de estos artículos no muestren alteraciones en sus sellos, ataduras y otros medios de seguridad.

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 Fuerza pública o autoridades de control y vigilancia, los explotadores de aeronaves 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. 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, sin perjuicio de los controles que realizan las autoridades de control y vigilancia.

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 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 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 tiempo prudencial.

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 programa 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 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, 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 por vía aérea.
- 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.
- c. 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 estos a los cuales el explotador de aeronaves les pretenda o les haya transportado carga, paquetes de mensajería, encomiendas o correo.
- d. 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.
- e. Llevar un registro escrito o en medio magnético lo más detallado posible de la carga transportada y su contenido.
- f. Los explotadores de aeronave 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.

17.15.6. Obligaciones del expedidor de la carga. El expedidor o remitente habitual 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quien haga sus veces, en torno a:
 - Identificación, existencia y representación legal,
 - Dirección, teléfono, correo electrónico
 - Procedimientos de recepción, almacenaje y manipulación en rampa y para el manejo de mercancías peligrosas (en cuanto apliquen)
 - Procedimientos seguridad
- 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:

- a. Elaborar y mantener un Plan de seguridad en donde estén contempladas 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- d. Cuando sea del caso suministrar la información requerida por la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, en torno a:
- Identificación, existencia y representación legal,
 - Dirección, teléfono, correo electrónico
 - Procedimientos de recepción, almacenaje y manipulación en rampa y para el manejo de mercancías peligrosas (en cuanto apliquen)
 - Procedimientos seguridad
- 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.

CAPITULO XVI

AVIACION GENERAL

17.16.1. Zona de aviación general. En los aeropuertos públicos 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 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.

17.16.2. 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 deban adelantar explotador del aeropuerto, la Policía nacional o las demás autoridades de control del Estado.

17.16.3. Ingreso de pilotos y usuarios de aeronaves de aviación general a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto. 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 rampas de aviación

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

regular, deberán presentar el permiso transitorio expedido por la dependencia de seguridad de la aviación civil del aeropuerto.

17.16.4. 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 deberá someterse a los controles de seguridad de la aviación civil y demás medidas de control establecidos por la dependencia de seguridad del aeropuerto, 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 vehículo, 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.

CAPITULO XVII

RESPUESTA ANTE ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

17.17.1. 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.

17.17.2. Evaluación de riesgos y vulnerabilidad de la seguridad de la aviación civil. La UAEAC 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

17.17.3. Plan de contingencia. 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 UAEAC.

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 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 UAEAC, 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.

17.17.4. Evaluación de amenazas. El Plan de contingencia contendrá los procedimientos y métodos necesarios para la evaluación de amenazas y definirá claramente los funcionarios encargados de realizar esta labor y la responsabilidad de cada uno de ellos.

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.

17.17.5. 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.

17.17.6. 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

17.17.7. 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.

Para el diseño y dotación del centro de operaciones de emergencia se deben tener en cuenta las recomendaciones establecidas en el Manual de Seguridad para la protección de la aviación civil contra los Actos de interferencia ilícita (Documento OACI 8973).

17.17.8. Simulacros. 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 vez al año y los simulacros totales deberán llevarse a cabo por lo menos una vez cada dos 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.

17.17.9. 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 UAEAC. 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 UAEAC.

El Director General de la UAEAC 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 a la con la mayor brevedad posible y en el formato establecido para tal fin.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Superado el acto de interferencia ilícita, la UAEAC 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).

17.17.10. 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 UAEAC en el menor tiempo posible.

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

17.17.11. Personal de apoyo en casos de interferencia ilícita. La UAEAC dispondrá 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 XVIII

PROTECCION DE SISTEMAS DE AERONAVEGACION Y/O COMUNICACIONES

17.18.1. Protección de sistemas de aeronavegación y/o comunicaciones ubicados en sitios elevados o remotos. La protección de los sistemas de aeronavegación y/o comunicación ubicados en los cerros y parajes por fuera del perímetro urbano, será coordinada con las Fuerzas armadas a través de la Comisión intersectorial de seguridad de la aviación civil o mediante convenios específicos que se suscriban entre la UAEAC y las Fuerzas militares o de Policía.

Además de la protección de las Fuerzas armadas, los Directores regionales aeronáuticos de la UAEAC realizarán las gestiones pertinentes para garantizar la prestación de servicios de vigilancia para los sistemas de navegación o comunicaciones bajo su jurisdicción y supervisarán la efectividad de los controles y las condiciones de infraestructura y demás aspectos logísticos requeridos por la Fuerza pública.

17.18.2. Protección a los sistemas de aeronavegación y/o comunicaciones ubicados en inmediaciones de aeropuertos. La protección de los sistemas de navegación y/o comunicaciones ubicadas 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 suscriban los Gerentes o Administradores aeroportuarios o concesionarios o los entes territoriales, según el caso.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los Gerentes o Administradores aeroportuarios, así como los concesionarios o entes territoriales incluirán estos sitios en los esquemas de protección del aeropuerto considerándolos como puntos vulnerables de especial interés.

CAPITULO XIX

EVALUACION DE EFECTIVIDAD

17.19.1. Evaluaciones. Las evaluaciones son estudios de seguridad de la aviación civil orientados a establecer 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.

Las evaluaciones de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves serán realizadas por la UAEAC, por lo menos una vez cada dos años o cuando las circunstancias lo determinen y comprende como mínimo la revisión y análisis de los siguientes aspectos:

- a. Conocimiento y cumplimiento del Programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 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 las de 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.
- 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 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 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.
- 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.
- o. Las evaluaciones de los aeropuertos entregados en concesión se harán con una periodicidad de cada seis (6) meses y formarán parte de las evaluaciones de eficiencia contemplados en los contratos de concesión.
- p. 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.

17.19.2. Inspecciones. Las inspecciones son exámenes de las medidas y procedimientos de seguridad aplicados por un aeropuerto, un explotador de aeronaves o un agente de carga acreditado a fin de determinar su real eficiencia y eficacia.

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

También realizarán inspecciones a las medidas de seguridad de los explotadores de aeronaves y a los agentes de carga acreditados, los gerentes o administradores aeroportuarios. Estas inspecciones se adelantarán al inicio de la operación del explotador de aeronaves o previa la acreditación del agente de carga y se repetirán por lo menos una vez cada año.

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 realizarán seguimiento al cumplimiento de las recomendaciones contenidas en los informes de inspección que elaboren.

17.19.3. Auditorias de seguridad. Las auditorias constituyen un examen a profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa nacional de seguridad de aviación civil, para determinar si está siendo aplicado eficientemente a un nivel constante. La UAEAC llevará a cabo por lo menos una vez al año la auditoria de seguridad a los aeropuertos internacionales. Estas auditorias deben realizarse conforme a lo estipulado en el Programa nacional de control de calidad.

17.19.4. 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 rampa, 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 UAEAC realizará las pruebas que determine necesarias sobre los procedimientos de control realizados por los aeropuertos, los explotadores de aeronaves y los agentes de carga acreditados.

Los gerentes y los administradores aeroportuarios llevarán a cabo pruebas periódicamente a las áreas y sitios de control del aeropuerto de los explotadores de aeronaves y los agentes de carga acreditados.

Los explotadores de aeronaves y los concesionarios de aeropuertos deberán llevar a cabo pruebas en las áreas y sitios de control propios.

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 cuál 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 reentrenamiento de los operadores, el ajuste del procedimiento o el aseguramiento del área problemática.

CAPITULO XX

INSTRUCCION EN SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

17.20.1. Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación. La UAEAC a través de su centro de instrucción, diseñará e implementará el Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil de obligatorio cumplimiento en todos los aeropuertos públicos del país, el mismo debe contar con concepto favorable de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces y contendrá como mínimo los siguientes aspectos:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- a. Objetivo del Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil;
- 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 administrativas relativas a la instrucción en materia de seguridad tales como población a la que está dirigida la instrucción, costos de los cursos, 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 reentrenamiento permanente; y,
- 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 aeronaves y los aeropuertos concesionados.
- q. Orientación y directivas concretas sobre las auditorias al sistema de instrucción para asegurar la actualización de los procedimientos y métodos pedagógicos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.20.2. 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:

- a. **Personal directivo.** El personal directivo responsable de la preparación, administración y dirección de los diversos aspectos preventivos de la seguridad deberá recibir instrucción como mínimo en los siguientes temas:
- Administración de la seguridad;
 - Panorama de la seguridad de la aviación en el plano mundial;
 - Derecho aeronáutico;
 - Convenios sobre aviación civil internacional, Anexos técnicos y otros convenios aplicables a la seguridad de la aviación civil, normas nacionales;
 - Evaluación de amenazas;
 - Seguridad de las aeronaves en tierra y en vuelo;
 - Métodos de inspección de pasajeros y equipajes;
 - Protección de las áreas o zonas de seguridad restringidas y de los puntos vulnerables de un aeropuerto;
 - Operaciones de emergencia y planes de contingencia;
 - Redacción de informes;
 - Reglamentos aplicables al transporte de mercancías peligrosas;
 - Responsabilidades y funciones de otros organismos de seguridad en el ámbito nacional y de aeropuerto, y;
 - Formación e instrucción en materia de seguridad.
- b. **Personal de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves.** La instrucción inicial y de actualización para el personal de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves debe concentrarse básicamente en los aspectos de:
- Amenazas locales a la seguridad del aeropuerto y de las aeronaves;
 - Técnicas utilizadas por los delincuentes para evadir las medidas y los procedimientos de seguridad;
 - Artefactos de sabotaje y forma de reconocerlos;
 - Plan de seguridad de aeropuerto y Plan de seguridad del explotador de aeronaves;
 - Inspecciones y pruebas de seguridad;
 - Medidas de seguridad en tierra;
 - Dispositivos y sistemas de seguridad;
 - Redacción de informes;
 - Actuaciones en casos especiales;
 - Modo de reconocer las características y modelos de comportamiento de posibles delincuentes;
 - Uso de equipos, precauciones para su utilización adecuada y procedimientos para solicitar el mantenimiento de los mismos;
 - Normas sobre operación aeroportuaria;
 - Nociones generales sobre aeropuertos y aeronaves; y,
 - Nociones sobre mercancías peligrosas.
- c. **Personal de seguridad del aeropuerto asignado a las funciones de patrullaje y guardia.** El personal que labora en las funciones asignadas a puestos fijos o patrullas tienen como fin

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

primordial evitar el acceso no autorizado a zonas, equipos, personal o bienes determinados por lo que, además de la instrucción de que trata el literal (b) de este numeral, debe recibir instrucción en:

- Métodos y procedimientos de control de entradas, tipos de defensa física y manera de aplicarlos;
- Patrullas con vehículos o a pie;
- Sistema de identificación de personas y vehículos;
- Registro de personas, vehículos y edificios;
- Retención de infractores e individuos sospechosos;
- Métodos de defensa;
- Artefactos de sabotaje y manera de reconocerlos;
- Comunicaciones y acciones de coordinación con las autoridades de control; y,
- Actuaciones en los eventos de emergencia y contingencia y procedimientos para el control de multitudes.

d. **Personal de seguridad del aeropuerto asignado a las funciones de inspección de pasajeros y equipajes.** Ninguna persona podrá realizar funciones de inspección de pasajeros y equipajes a menos que haya sido adecuadamente capacitado entrenado, examinado y probado para efectuar adecuadamente tales funciones. La instrucción mínima para este personal deberá reunir los siguientes aspectos:

- Contenidos del Programa nacional de seguridad de la aviación civil y del Plan de seguridad de aeropuerto relacionados con la inspección de pasajeros y equipajes;
- Identificación de armas de fuego, armas en general y otros artefactos peligrosos;
- Funcionamiento y ensayo de los equipos de rayos X, detectores de metales y de explosivos;
- Cacheo de personas;
- Registro manual de equipaje, carga, correo y suministros; y,
- Procedimientos de actuación en casos de emergencia o de actos de interferencia ilícita.

e. **Personal de las autoridades de control destacado en los aeropuertos.** Al personal de la Policía nacional, el DAS, la DIAN 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 el Programa nacional de seguridad de la aviación civil y en el Plan de seguridad de aeropuerto.

f. **Miembros de la tripulación.** Los miembros de las tripulaciones serán instruidos en los contenidos generales del Programa nacional de seguridad de la aviación civil y en los procedimientos establecidos en el Plan de seguridad del explotador de aeronaves para quien laboran y en el Plan de seguridad de aeropuerto en el que tengan su base, haciendo especial énfasis en lo relacionado con:

- Medidas de protección de la aeronave en tierra;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 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.

- g. **Empleados del aeropuerto no asignados a funciones de seguridad.** La totalidad de empleados del aeropuerto deberán recibir información sobre:
- Aspectos generales del Programa nacional de seguridad de la aviación civil y del correspondiente Plan de seguridad de aeropuerto, en especial de las medidas de control a que están sometidos.
 - Procedimientos de identificación para el acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas.
 - Procedimientos frente a casos de emergencias o de sucesos derivados de actos de interferencia ilícita.

17.20.3. Programas de capacitación de las escuelas de capacitación en vigilancia o de los departamentos de capacitación de las empresas de vigilancia. El Centro de instrucción de la UAEAC 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 siguiendo los requerimientos establecidos por la Organización de aviación civil internacional (OACI) y la presente Parte. En todo caso, la capacitación y el entrenamiento solo podrán ser impartidos por Instructores aeronáuticos debidamente licenciado por la UAEAC o la OACI.

17.20.4. Programas de capacitación que deben desarrollar los explotadores de aeronaves y los concesionarios de aeropuertos. El centro de instrucción de la UAEAC 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 de los explotadores de 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 y los contenidos mínimos temáticos son los establecidos para estos perfiles.

Los programas de entrenamiento y capacitación de los explotadores de aeropuertos, sean éstos concesionados o explotados por entes territoriales, deberán contener como mínimo lo contenidos temáticos establecidas en el numeral 17.19.2.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.

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 al Centro de instrucción y a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, a fin de realizar los seguimientos respectivos.

17.20.5. Certificación del personal de seguridad. Los explotadores de aeropuertos y aeronaves autorizados para operar en Colombia deben asegurarse que el personal responsable de los controles

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

de seguridad de la aviación civil, cuenten con la certificación de instrucción e idoneidad física y mental, conforme al procedimiento establecido en el Programa nacional de control de calidad sin perjuicio de las revisiones que efectúe la UAEAC.

17.20.6. Antecedentes del personal de seguridad. Los explotadores de aeropuertos y aeronaves autorizados para operar en la República de Colombia, deben aplicar estudios de seguridad y verificar los antecedentes del personal responsables de los controles de seguridad de la aviación, conforme al procedimiento establecido en el Programa nacional de control de calidad sin perjuicio de las revisiones que efectúe la UAEAC.

17.20.7. Licencia para los instructores en seguridad de la aviación. Los instructores de seguridad de la aviación tendrán acceso a la licencia de Instructores de tierra en especialidades aeronáuticas (IET) establecida en la Parte Segunda de los RAC.

CAPITULO XXI

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.

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 UAEAC 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 integren a los requisitos arquitectónicos relacionados con la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil en consonancia con esta Parte y el Programa nacional de control de calidad.

17.21.1. 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, se deben tener en cuenta los criterios establecidos en esta Parte y además, los aportados por la Fuerza pública. Para el efecto la UAEAC solicitará los correspondientes estudios de seguridad a la unidad militar o de policía que interviene en la protección del sitio.

17.21.2. Diseño, construcción de nuevas instalaciones aeroportuarias y reformas a las instalaciones antiguas. En el proceso de diseño y construcción de nuevas instalaciones

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 reemplazo utilizar materiales que sean flexibles y robustos, dúctiles o débiles y suaves. En el evento en que deban utilizarse vidrios deberá asegurarse que los mismos sean blindados o tengan películas que los protejan en casos de explosión.

17.21.3. Protección de terrazas y miradores. Las terrazas de los edificios del terminal de pasajeros o de instalaciones cercanas a rampas 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 rampas 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.

17.21.4. Iluminación de seguridad. El perímetro, las rampas, 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).

17.21.5. 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, 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.

17.21.6. Garantía de los requerimientos de infraestructura de seguridad de la aviación civil. La UAEAC 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

CAPITULO XXII

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

17.22.1. 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.

17.22.2. 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:

- 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 UAEAC para ejecutar o para organizar sus actividades en el respectivo aeropuerto.
- 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.
- 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.
- En todo caso, el acceso desde fuera del aeropuerto a dichos predios, deberá hacerse a través de las puertas autorizadas y controladas por la seguridad de la aviación civil del aeropuerto y bajo los controles y procedimientos por ella establecidos.
- 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- 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 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, Plan de seguridad aplicable en ese predio que incluya como mínimo las principios y normas contenidos en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil y el Plan de seguridad de aeropuerto, número de la resolución vigente de permiso de operación o funcionamiento con que cuente. A la solicitud se deberá anexar los siguientes documentos:
- Certificado de tradición vigente, expedido por la respectiva Oficina de Registro de Instrumentos Públicos con jurisdicción en el lugar;
 - Contrato de arrendamiento o documento que acredite la calidad de tenedor del predio por parte del solicitante;
 - Permiso de Operación Aeronáutico;
 - Planos del predio con indicación del acceso requerido;
 - Planos arquitectónicos, hidráulicos, eléctricos, telefónicos;
 - Relación de empleados o personas, estas personas 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;
 - Vehículos o equipos que de manera permanente ingresarán desde el predio a las instalaciones aeroportuarias. Estos deben contar los permisos vehiculares correspondientes;
 - Adicionalmente se deberá acompañar 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 manifestar expresamente que se hace responsable en forma exclusiva de los perjuicios directos o indirectos que se causen a la UAEAC, aeropuerto o terceros por razón del uso o explotación del inmueble;
 - Póliza de responsabilidad civil, sin límite de cuantía que ampare daños a las personas, aeronaves y estructuras del aeropuerto.
- c. **Autorización.** Sólo si el solicitante da estricto cumplimiento a los requisitos exigidos en este numeral y siempre que medie concepto favorable de la UAEAC, 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 sus obligaciones en materia de seguridad de la aviación 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:
- Identificación del predio (Nombre y dirección o linderos);
 - Nombre del establecimiento autorizado;

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- Nombre e identificación del representante legal o responsable del establecimiento aeronáutico que funcione o haya de funcionar en el predio;
- Tipo de personal y de actividad para la cual se permite el ingreso;
- Tipo de vehículos o equipos para los cuales se permite el ingreso;
- Horario de ingreso permitido;
- Descripción de las áreas a las cuales se permite el ingreso;
- Fecha de vencimiento de la autorización; y,
- 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 término pactado en el correspondiente contrato.

En caso de enajenación o cesión a cualquier título del predio o del establecimiento, la autorización concedida quedará sin 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:
- 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.
 - 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.
 - 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.
 - En todo caso, los daños o perjuicios directos o indirectos que se causen a la UAEAC, 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 tuvieren y en consecuencia, el Gerente o Administrado aeroportuario o concesionario del aeropuerto dispondrá

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 controladas por la seguridad de la aviación civil, sometiéndose en cada caso a las requisas y controles establecidos.

17.22.3. Acceso a predios particulares colindantes con los aeropuertos a través de las áreas del aeropuerto. Sin excepción alguna, 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 XXIII

COOPERACION CON OTROS ESTADOS

17.23.1. 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 directamente por la UAEAC de la República de Colombia.

17.23.2. Solicitud de otros Estados para armonizar procedimientos. La UAEAC se encuentra en capacidad de compartir conocimientos, experiencias y los resultados alcanzados con el Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC), las conclusiones obtenidas del intercambio serán la base para armonizar las normas del referido Programa.

12.23.3. Solicitud de otros estados para intercambio de información relativa Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación. La UAEAC se encuentra en capacidad de intercambiar conocimientos, experiencias y resultados alcanzados con el Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil y demás documentos relacionados, al efecto, recibidas las solicitudes se analizará la manera más eficiente para asegurar que el intercambio de tecnología sea óptimo para ambos Estados.

17.23.4. Transferencia de información sobre amenazas relacionadas con intereses de seguridad de la aviación de otros estados. La UAEAC 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 de la aviación civil para su aprobación antes de ser puestos en operación, en estos documentos la UAEAC se asegurará de fluir 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.23.5. Protección a la información de seguridad de la aviación civil proporcionada por otros Estados. La UAEAC se asegurará de tomar todas medidas y seguridades 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.

17.23.6. 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 ánimo que estos 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.

17.23.7. Solicitud de otros estados para permitir que personal armado viaje a bordo de aeronaves del estado solicitante. Conforme se establece en esta Parte (Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC)), 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 UAEAC 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.

17.23.8. 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 UAEAC colombiana notificará tal situación, por el 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 ciudadanía y estado en que estos se encuentran de acuerdo con lo establecido en el Plan nacional de contingencia.

17.23.9. Asistencia a una aeronave objeto de acto de interferencia ilícita. La UAEAC 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.

17.23.10. Negociación en caso de acto de interferencia ilícita. Cuando como resultado de un acto de interferencia ilícita se establezca negociación, la misma será responsabilidad de la Presidencia de la República a través del comité negociador con el apoyo de la UAEAC, siguiendo los procedimientos establecidos en el Plan de contingencia, Colombia reconocerá la importancia de las consultas con el Estado del explotador de dicha aeronave y la notificación al Estado del destino supuesto a declarado.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPITULO XXIV

SANIDAD AEROPORTUARIA

17.24.1 Relación de la sanidad en los aeropuertos con el Programa nacional de seguridad de la aviación civil 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 Programa nacional de seguridad de la aviación 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.

CAPITULO XXV

INFRACCIONES A LAS NORMAS SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

17.25.1. Sin perjuicio de las medidas automáticas que se puedan ser aplicadas con el fin de conjurar una situación de inseguridad de la aviación civil, serán sancionados con multa de diez (10) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

Los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos, los propietarios de establecimientos comerciales o los arrendatarios o tenedores de inmuebles cuando uno de sus trabajadores, usuarios o contratistas, teniendo un permiso legalmente expedido, ingrese a las áreas o zonas de seguridad restringidas o permanezca en las mismas sin portar en lugar visible el permiso permanente o transitorio correspondiente o desconozca el requerimiento efectuado por el personal de seguridad o de operación o no permita la verificación del mismo por el personal designado para las labores de seguridad de la aviación civil.

Los pilotos particulares o de aviación general cuando, teniendo permiso legalmente expedido, ingresen a las áreas o zonas de seguridad restringidas o permanezcan a su interior sin portar en lugar visible el permiso correspondiente o no permita la verificación del mismo por el personal designado para las labores de seguridad de la aviación civil.

Los particulares cuando, teniendo permiso legalmente expedido, ingresen a las áreas o zonas de seguridad restringidas o permanezcan a su interior sin portar en lugar visible el permiso correspondiente o no permita la verificación del mismo por el personal designado para las labores de seguridad de la aviación civil.

17.25.2. Sin perjuicio de las medidas automáticas que se puedan aplicar y con el fin de conjurar una situación de inseguridad de la aviación civil, serán sancionados con multa de veinte (20) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

Los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos, los propietarios de establecimientos comerciales o los arrendatarios o tenedores de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

inmuebles cuando uno de sus trabajadores, usuarios o de sus contratistas ingrese a las áreas o zonas de seguridad restringidas o permanezca en las mismas sin contar con el permiso permanente o transitorio correspondiente.

Los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos, los propietarios de establecimientos comerciales o los arrendatarios o tenedores de inmuebles cuando uno de sus trabajadores, usuarios o de sus contratistas facilite el permiso permanente o transitorio a personas no autorizadas para ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas o directamente colabore para que éstas eludan los controles de seguridad de la aviación civil.

Las compañías de vigilancia contratadas por la UAEAC o explotador del aeropuerto cuando uno de sus trabajadores facilite el permiso permanente o transitorio a personas no autorizadas para ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas o directamente colabore para éstas eludan los controles de seguridad de la aviación civil.

17.25.3. Sin perjuicio de las medidas automáticas que se puedan aplicar con el fin de conjurar una situación de inseguridad de la aviación civil, serán sancionados con multa de treinta (30) a cuarenta (40) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

Los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos, los propietarios de establecimientos comerciales, los arrendatarios o tenedores de inmuebles cuando alguno de sus trabajadores, dependientes, usuarios o contratistas agreda físicamente o verbalmente o profiera amenazas u ofensas al personal asignado a la seguridad de la aviación civil, sea éste de la entidad o contratado para realizar estas labores, o de la Policía nacional, cuando en ejercicio de sus funciones, éstos le exijan la presentación de carné, permiso de autorización de ingreso a áreas o zonas de seguridad restringidas y sus documentos de identificación.

Los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos, los propietarios de establecimientos comerciales o los arrendatarios o tenedores de inmuebles cuando uno de sus trabajadores, usuarios o de sus contratistas utilice las autorizaciones permanentes o transitorias con vigencia expirada para ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas, o las altere para ingresar o permanecer en área restringida diferente a la autorizada o cuando uno de sus ex-trabajadores al vencimiento de su relación contractual laboral, no haga entrega de la autorización permanente o temporal expedido y lo llegare a utilizar para ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

Las compañías de vigilancia contratadas por la UAEAC o el explotador del aeropuerto cuando uno de sus trabajadores omitan la inspección de personas, conductor, sus acompañantes o el vehículo en los accesos vehiculares a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

Los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos, los propietarios de establecimientos comerciales o los arrendatarios o tenedores de inmuebles cuando las empresas de vigilancia contratadas o sus departamentos de seguridad no den cumplimiento a lo establecido en el Capítulo VIII de esta Parte.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los explotadores de aeronaves que no den cumplimiento a la obligación de avisar a los pasajeros y al público en general sobre las restricciones y prohibiciones establecidas para el porte y transporte de armas de fuego, armas blancas, armas de juguete o simuladas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas, líquidos, geles o pastas potencialmente peligrosas.

Los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos, los propietarios de establecimientos comerciales o los arrendatarios o tenedores de inmuebles cuando uno de sus vehículos o el de sus contratistas o proveedores, teniendo autorización de ingreso, transporte personas a quienes no se les haya expedido autorización permanente o transitoria para ingresar o transitar por las áreas o zonas de seguridad restringidas.

17.25.4. Sin perjuicio de las medidas automáticas que se puedan aplicar a fin de conjurar una situación de inseguridad de la aviación civil, serán sancionados con multa de cuarenta (40) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

Los explotadores de aeronaves que no den cumplimiento a las normas relacionadas con el control del equipaje facturado contempladas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Los explotadores de aeronaves que no elaboren y mantengan actualizado el Plan de seguridad del explotador de aeronaves establecido en el Capítulo XIV de esta Parte.

Los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos, los propietarios de establecimientos comerciales o los arrendatarios o tenedores de inmuebles cuando uno de sus trabajadores, usuarios o de sus contratistas directamente colabore para que cualquier persona eluda los controles de seguridad de la aviación civil.

Las compañías de vigilancia contratadas por la UAEAC o explotador del aeropuerto cuando uno de sus trabajadores directamente colabore para que cualquier persona eluda los controles de seguridad de la aviación civil.

Las compañías de vigilancia contratadas por la UAEAC, o por explotador del aeropuerto cuando uno de sus dependientes o trabajadores impida el acceso o no preste la debida colaboración a las autoridades para ejecutar operativos especiales que involucren el acceso a las áreas o zonas.

17.25.5. Sin perjuicio de las medidas automáticas que se puedan aplicar a fin de conjurar una situación de inseguridad de la aviación civil, serán sancionados con multa de cincuenta (50) a sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

Las compañías de vigilancia contratadas por la UAEAC o explotador del aeropuerto cuando uno de sus trabajadores omita dar aviso a la Policía nacional cuando sospeche la presencia de un arma, artefacto explosivo, artículo o sustancia peligrosa o sustancia ilegal en una persona sometida a requisa o en el equipaje de mano objeto de inspección.

Los particulares que violen las prohibiciones relacionadas con el porte o transporte de armas en las cabinas de las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros.

Los expedidores de carga de carga acreditados que incumplan con las obligaciones establecidas en el numeral 17.13.6. de esta Parte.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Los agentes de carga acreditados que incumplan con las obligaciones establecidas en el numeral 17.13.7. de esta Parte.

17.25.6. Sin perjuicio de las medidas automáticas que se puedan aplicar a fin de conjurar una situación de inseguridad de la aviación civil, serán sancionados con multa de sesenta (60) a setenta (70) salarios mínimos legales mensuales vigentes:

Los explotadores de aeronaves cuando sus funcionarios violen las prohibiciones relacionadas con el transporte de armas, sustancias explosivas, sustancias pirotécnicas, explosivos y materias o mercancías peligrosas en aeronaves de pasajeros o cuando habiéndose dado cuenta de la intención de violar esta prohibición por parte de un pasajero, no de aviso inmediato a la Policía nacional destacada en el aeropuerto.

Los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos, los propietarios de establecimientos comerciales o los arrendatarios o tenedores de inmuebles cuando uno de sus trabajadores o de sus contratistas viole la prohibición de almacenar armas, sustancias explosivas, explosivos y material pirotécnico en cualquier área de un aeropuerto.

17.25.7. Conducción e investigación personas encontradas sin autorización en las áreas o zonas de seguridad restringidas. La persona sin actividad laboral alguna encontradas en los aeropuertos que sin autorización del Gerente o Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario ingrese a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, será retirada en forma inmediata por el personal de seguridad del aeropuerto y conducida a las instalaciones de la Policía nacional destacada en el aeropuerto o al Departamento administrativo de seguridad (DAS) para la verificación de antecedentes judiciales.

17.25.8. Infracciones materializadas por funcionarios o personal vinculado por contrato que prestan sus servicios a la UAEAC. Cuando uno de los empleados de la UAEAC esté incurso en alguna de las conductas descritas anteriormente como violación a las normas de seguridad de la aviación civil, el Gerente o Administrador aeroportuario, o el Director regional aeronáutico adelantará inmediatamente las diligencias estrictamente indispensables para determinar las circunstancias del hecho, asegurar las pruebas del caso e identificar plenamente al presunto infractor, y enviará el informe correspondiente a dependencia de investigaciones disciplinarias de la UAEAC para su respectiva investigación.

Cuando la conducta violatoria sea realizada por una persona que preste sus servicios a la UAEAC en virtud de un vínculo contractual, el informe del Gerente o administrador aeroportuario o el Director aeronáutico regional será enviado al Director administrativo de la UAEAC a fin de que proceda a la imposición de la multa correspondiente o a la terminación unilateral del contrato, según sea el caso.

17.25.9. Infracciones cometidas por funcionarios de otras entidades públicas o por miembros de las Fuerzas pública. Cuando la infracción sea materializada por un servidor público de cualquier nivel u orden administrativo o por los miembros de las Fuerzas pública, el Gerente o Administrador de cada Aeropuerto o el Director regional aeronáutico pondrá en conocimiento del hecho a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, o quién haga sus veces, los hechos y circunstancias relevantes del caso, con el fin de que se oficie directamente a la Entidad o Fuerza respectiva, solicitando la investigación disciplinaria a que haya lugar.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

17.25.10. Sanciones por reincidencia. En caso de reincidencia en cualquiera de los eventos previstos en los numerales anteriores, la segunda sanción será el doble de la multa impuesta para la primera infracción.

Si hubiere una tercera infracción a la misma norma, la multa que se impondrá al explotador de aeronaves, empresa de servicios aeroportuarios especializados, taller aeronáutico, propietario de establecimiento comercial o al arrendatario o tenedor del inmueble será el doble de la primera sanción impuesta pero adicionalmente, se impondrá al infractor la sanción de prohibición, hasta por cinco 5) años, de ejercer labores en las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto.